PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

NUMER SPECJALNY
50 LAT
ZAKŁADÓW LOTNICZYCH W MIELCU

35 ● (1918) ● 1988–08–28 CENA 70 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Hala montażowa samolotów An-28 produkowanych w WSK PZL Mielec, głównie na eksport do ZSRR.

Zdjęcie: Lech Zielasowski

POWITANIE MISTRZÓW

14 sierpnia br. o 13:25 klucz ośmiu samolotów PZL-104 Wilga nadleciał nad lotnisko Strzyżewice Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie od strony hangarów. Kilkaset osób z Leszna i okolic, wiele osób przyjezdnych, a także uczestnicy mistrzostw świata modeli swobodnie latających juniorów — witowało lecące samoloty. Cztery Wilgi będące asystą honorową Aeroklubu Leszczyńskiego odłączyły się od zwartego szyku, aby umożliwić naszym reprezentantom, wracającym z Wielkiej Brytanii, lądowanie w pierwszej kolejności.

Na uroczystość powitania samolotowych mistrzów świata i Europy przybyli przedstawiciele władz z prezesem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzym Zychem**, wojewodą leszczyńskim **Józefem Ponieckim** i dyrektorem generalnym Komitetu do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej (KMiKF) **Cezarym Droszczem**. Po lądowaniu samolotów i uformowaniu się ekipy przed samolotami, jej kierownik płk pil. **Janusz Charachajczuk** złożył krótki meldunek prezesowi ZG Aeroklubu PRL o przylocie ekipy polskiej z Wielkiej Brytanii. Gen. Jerzy Zych w serdecznych słowach podziękował całej ekipie, a szczególnie pilotom, nawigatorom i trenerowi za bardzo dobre wyniki uzyskane podczas mistrzostw Europy i mistrzostw świata, stwierdzając m.in. iż rezultaty uzyskane w Wielkiej Brytanii zobowiązują polski sport samolotowy do utrzymania zdobytej pozycji również w latach następnych. Naszym reprezentantom pogratulował także wojewoda leszczyński. Z kolei nastąpiło powitanie ekipy chlebem i solą przez przedstawicieli ziemi leszczyńskiej. Grała kapela Domu Kultury w Rydzynie w strojach ludowych, a dziewczęta wręczyły naszym lotnikom sportowym wiązanki kwiatów.

ZA WYNIKI UZYSKANE PODCZAS IV SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW EUROPY w LATANIU PRECYZYJNYM w Wielkiej Brytanii (3—7 sierpnia 1988) KMiKF przyznał Medale za Wybitne Osiągnięcia Sportowe oraz nagrody pieniężne:

Złote — Wacław Nycz (2 — indywidualnie i drużynowo oraz nagrodę 500 tys. zł.), **Włodzimierz Skalik** (drużynowo oraz nagrodę 250 tys. zł), **Krzysztof Lenartowicz** (drużynowo oraz nagrodę 150 tys. zł).

Srebrny — Włodzimierz Skalik

Brązowy — Krzysztof Lenartowicz

ZA WYNIKI UZYSKANE PODCZAS VI SAMOLOTOWYCH RAJDOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA w Wielkiej Brytanii (7—11 sierpnia 1988) KMiKF przyznał Medale za Wybitne Osiągnięcia Sportowe oraz nagrody pieniężne:

Złote — Włodzimierz Skalik — (2 — indywidualne i drużynowo oraz nagrodę 500 tys. zł), **Ryszard Michalski** (2 — indywidualnie i drużynowo oraz nagrodę 500 tys. zł), **Wacław Nycz** (drużynowo oraz nagrodę 250 tys. zł), **Krzysztof Lenartowicz** (drużynowo oraz nagrodę 150 tys. zł), **Janusz Darocha** (drużynowo oraz nagrodę 150 tys. zł).

Srebrne — Wacław Nycz i **Marian Wieczorek**

Medale i nagrody pieniężne wręczał dyrektor generalny KMiKF — Cezary Droszcz.

Po uroczystym powitaniu odbyła się konferencja prasowa, w czasie której — o udziale w mistrzostwach Europy i mistrzostwach świata w Wielkiej Brytanii — mówili nasi reprezentanci. Uczestnicy samolotowych mistrzostw świata oraz mistrzostw Europy otrzymali zaproszenia do wzięcia udziału w spotkaniu koleżeńskim z okazji 60. rocznicy pierwszej promocji oficerskiej w Dęblińskiej Szkole Orląt. Około 16:00 mistrzowie odlecieli na lotniska sportowe, na których czekały ich kolejne powitania i gratulacje: zarządów aeroklubów, kolegów a szczególnie ich rodzin.

●

Takich mistrzostw samolotowych jak w Northampton (Wielka Brytania, 3—11 sierpnia br.) pod żadnym względem jeszcze nie było. Przede wszystkim połączenie mistrzostw Europy w lataniu precyzyjnym z rajdowymi mistrzostwami świata okazało się niezbyt fortunnym pomysłem — takiemu maratonowi nie umieli sprostać organizatorzy, którzy ani pierwszej, ani drugiej imprezy nie przeprowadzili dobrze. Po wtóre — uwidoczniło się to w tym, iż obie dyscypliny wymagają zupełnie innego przygotowania, stąd składy ekip — poza polską — były zupełnie inne, wreszcie — takiego obciążenia żaden pilot — może znów poza Polakami — nie jest w stanie wytrzymać. Zgodnie więc podkreślano, że to nie powinno się już powtórzyć.

Po mistrzostwach Europy w lataniu precyzyjnym Polacy zebrali wiele uzasadnionych pochwał. Wśród przybyłych do Northampton nowych ekip na mistrzostwa rajdowe panowała powszechna opinia, że tylko oni mogą stanąć na najwyższym podium po raz wtóry. Tak też się stało, choć na pewno wielką niespodzianką było wyprzedzenie dwóch polskich załóg przez Brytyjczyków: Peppera i Barnesa. Olbrzymią owacją przyjęto tę wiadomość, kiedy na kończącym mistrzostwa świata bankiecie zaczęto wręczać nagrody od trzeciego miejsca. Chyba po to, by podkreślić sukces gospodarzy.

Zastosujemy więc te same kryteria i jeszcze raz podkreślamy, że nasi piloci są najlepsi w świecie. A więc debiutująca w rajdowych mistrzostwach załoga — **Włodzimierz Skalik** i **Ryszard Michalski** zajęła pierwsze miejsce, drugie wywalczyli **Wacław Nycz** i **Marian Wieczorek**, czwarte miejsce zajęli obrońcy tytułu mistrzowskiego **Krzysztof Lenartowicz** z **Januszem Darochą**, a tuż za nimi była czwarta nasza załoga, również debiutanci — **Wacław Wieczorek** i **Zbigniew Chrząszcz**.

Sukces nasz jest tym większy, że osiągnięty został w naprawdę bardzo trudnych zawodach. Złożyły się na to przede wszystkim specyficzny, skomplikowany nawigacyjnie teren, zupełnie inne niż powszechnie stosowane mapy, a przede wszystkim trudne zadania. Długie etapy, składające się z 17—19 odcinków, ponad 30 zdjęć (w tym ok. 10 fałszywych) do zidentyfikowania, po kilka znaków do znalezienia, a głównie tłok w powietrzu. Jeden tylko przykład. Przed startem organizatorzy ostrzegali, by bezwzględnie przestrzegać wysokości lotu, w korytarzu od 150 do 300 m. Niżej i powyżej latają bowiem samoloty wojskowe. Była to prawda. Skalik wysiadając z samolotu po jednej z konkurencji powiedział: „Pod i nad nami często latały samoloty myśliwskie, zresztą przyjaźnie machając nam skrzydłami".

Rozgrywanie zawodów w takich warunkach w Polsce na pewno jest niemożliwe. Ale tam jakoś miejsca pod niebem starcza dla wszystkich. Nie było żadnej kolizji — mistrzostwa przebiegły bez najmniejszego wypadku. Nie wszyscy jednak wytrzymali nerwowo. Były załogi, które wracały z trasy na lotnisko — po prostu nie dawały sobie rady nawet z obliczeniem kursu pierwszego odcinka. Nic więc dziwnego, że każdy polski samolot miał zawsze na ogonie kilka innych, które znikając przed punktem zwrotnym, znów pojawiały się na następnym kursie.

Na określenie sukcesów Polaków brak superlatywów. Są one zresztą niepotrzebne, wystarczy dokładne przestudiowanie oficjalnych wyników.

Wyniki VI Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata.

Indywidualnie: 1. **Włodzimierz Skalik — Ryszard Michalski** (Polska) — 2 207 pkt.; 2. **Wacław Nycz — Marian Wieczorek** (Polska) — 2 286 pkt.; 3. **Pepper — Barnes** (W. Brytania) — 2 824 pkt.; 4. **Krzysztof Lenartowicz — Janusz Darocha** (Polska) — 2 847 pkt.; 5. **Wacław Wieczorek — Zbigniew Chrząszcz** (Polska) — 3 400 pkt.; 6. **Schoemann — Lucke** (RPA) — 4 571 pkt.; 7. **Ahlemann — Lucke** (RFN) — 5 012 pkt.; 8. **Husemann — Pierskalla** (RFN) — 5 060 pkt.; 9. **Schwarz — Rymann** (Szwajcaria) — 5 234 pkt.; 10. **Gutmann — Kuenzle** (Austria) — 5 510 pkt.

Drużynowo: 1. Polska — 4 493 pkt.; 2. Wielka Brytania — 8 368 pkt.; 3. RFN — 10 072 pkt.; 4. RPA — 10 376 pkt.; 5. Austria — 13 542 pkt.; 6. Holandia — 15 355 pkt.; 7. Dania 16 412 pkt.; 8. Hiszpania — 16 946 pkt.; 9. Włochy — 18 908 pkt.; 10 — Chile — 28 926 pkt.

MODELARSKIE MISTRZOSTWA ŚWIATA ZAKOŃCZONE

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Lesznie rozegrane zostały w dniach 8—15 sierpnia br. I Mistrzostwa Świata FAI Modeli Swobodnie Latających Juniorów.

Do Leszna przybyło 112 zawodników z 19 państw: Argentyny (3) Bułgarii (9), Czechosłowacji (6), Danii (2), Finlandii (4), Francji (4), Holandii (3), Izraela (5), Jugosławii (2), KRLD (9), NRD (9), Polski (9), RFN (6), Szwajcarii (4), Szwecji (5), Turcji (6), USA (8), Węgier (9) i ZSRR (9).

W uroczystościach otwarcia uczestniczyli: dyrektor generalny FAI dr **Čenek Kepak**, prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzy Zych**, wiceprzewodniczący Komitetu do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej **Zbigniew Glapa**.

Mistrzostwa przeprowadzone zostały w 3 klasach: F1A — modele szybowców (startowało 54 zawodników z 19 państw), F1B — modele z napędem gumowym (37 zawodników z 16 państw) i F1C — modele z napędem silnikowym (21 zawodników z 7 państw).

Wyniki: **F1A** — 1. **Maarten Van Dijk** (Holandia) — 1 260 + 189 pkt.; 2. **Sung Chol Li** (KRLD) — 1 260 + 183 pkt.; 3. **Toomas Lepp** (ZSRR) — 1 260 + 179 pkt.; Polacy: 8. **Krzysztof Korzeniecki** — 1 260 + 65 pkt.; 9. **Bogusław Miodunka** — 1 259 pkt.; 15. **Mariusz Urban** — 1 223 pkt. Zespołowo: 1. Polska — 3 742 pkt.; 2. Czechosłowacja — 3 653 pkt.; 3. NRD — 3 584 pkt.

F1B — 1. **Vladimir Kubes** (CSRS) — 1 252 pkt.; 2. **Mozes Peter** (Węgry) — 1 250 pkt.; 3. **Song Guk Pak** (KRLD) — 1 236 pkt.; Polacy: 7. **Waldemar Złotnik** — 1 208 pkt.; 20. **Arkadiusz Kudła** — 1 047 pkt.; 21. **Piotr Książek** — 1 042 pkt. Zespołowo: 1. KRLD — 3 524 pkt.; 2. Czechosłowacja — 3 448 pkt.; 3. ZSRR — 3 418 pkt.; 5. Polska — 3 297 pkt.

F1C — 1. **Gyu Song Pak** (KRLD) — 1 260 + 891 pkt.; 2. **Yong Nam Kim** (KRLD) — 1 260 + 882 pkt.; 3. **Matthias Nogga** (NRD) — 1 258 pkt.; Polacy: 4. **Mariusz Gąsiorowski** — 1 235 pkt.; 9. **Dariusz Sikorski** — 1 141 pkt.; 18. **Marcin Szender** — 926 pkt.; Zespołowo: 1. KRLD — 3 722 pkt.; 2. ZSRR — 3 461 pkt.; 3. Polska — 3 302 pkt.

W nieoficjalnej klasyfikacji generalnej czołowe miejsca zajęły: 1. KRLD — 10 815 pkt.; 2. ZSRR — 10 388 pkt.; 3. Polska — 10 341 pkt. (na zdjęciu).

Medale FAI za trzy czołowie miejsca w klasyfikacji indywidualnej wręczano po zakończeniu każdej konkurencji. Medale i puchary organizatora — Aeroklubu PRL — wręczone zostały wieczorem 14 sierpnia br. podczas uroczystego zakończenia mistrzostw. Oficjalnego zamknięcia I Mistrzostw Świata FAI Modeli Swobodnie Latających Juniorów dokonał sekretarz Międzynarodowej Komisji Modelarstwa Lotniczego FAI, **Pierre Chaussebourg**.

Zdjęcia: B. Koszewski (2)

Z LOTU PO KRAJU

MINISTER PRZEMYSŁU WIZYTOWAŁ WSK PZL MIELEC

20 lipca br. minister przemysłu **Jerzy Bilip** w towarzystwie wiceministra **Jerzego Modrzewskiego** oraz dyrektora departamentu **Aleksandra Ochala** przebywał z roboczą wizytą w WSK PZL Mielec. Celem pobytu było zapoznanie się z wytwórnią lotniczą, jej produkcją, możliwościami i perspektywami. Minister przemysłu zwiedził główne wydziały poszczególnych zakładów produkcyjnych, a następnie spotkał się z przedstawicielami kierownictwa wytwórni. Dyrektor naczelny WSK PZL Mielec **Tadeusz Ryczaj** przedstawił informację na temat profilu produkcji przedsiębiorstwa, jego obecnej sytuacji ekonomicznej, problemów socjalnych, zatrudnienia, kooperacji oraz perspektyw rozwojowych. Minister Jerzy Bilip powiedział m.in.: „Przyjechałem poznać waszą wytwórnię, ponieważ uważam, że przemysł lotniczy warto rozwijać nie tylko ze względu na tradycje, ale przede wszystkim dostrzegając duże możliwości eksportowe". Tego samego dnia minister uczestniczył w wyjazdowym posiedzeniu Rady Zrzeszenia Wytwórców Sprzętu Lotniczego i Silnikowego PZL, które odbyło się w Mielcu.

DELEGACJA LOTNIKÓW RADZIECKICH

W naszym kraju przebywała delegacja lotników radzieckich, na czele której stał szef Zarządu Politycznego Sił Powietrznych ZSRR gen. płk lotn **Leonid Batiechin**. W pierwszym dniu wizyty goście radzieccy spotkali się z dowódcą Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tytusem Krawczycem** i jego zastępcami. Między innymi delegacja lotników radzieckich odwiedziła 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków".

KONFERENCJA PRASOWA DYREKTORA GENERALNEGO FAI

11 sierpnia br. w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie odbyła się konferencja prasowa dyrektora generalnego FAI dr. **Čenka Kepaka** zorganizowana przez Aeroklub PRL i Klub Publicystów Lotniczych SD PRL. W czasie spotkania z dziennikarzami dr Kepak omówił aktualne problemy Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). W konferencji uczestniczył prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzy Zych**. Dyrektor generalny FAI przebywał w Lesznie z okazji I Mistrzostw Świata Modeli Swobodnie Latających Juniorów.

OBLATANO SZD-55

15 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego oblatany został nowy polski szybowiec wyczynowy klasy standard SZD-55. Jego konstruktorem jest mgr inż. **Tadeusz Łabuć**. Szybowiec oblatał pilot doświadczalny mgr inż. **January Roman**. Tego samego dnia na szybowcu tym latali dwaj inni piloci doświadczalni: inż. **Jerzy Śmielkiewicz** oraz mgr inż. **Jacek Żak**. Według pierwszych ocen pilotów szybowiec SZD-55 ma dobre własności pilotażowe.

NOWY PREZES AEROKLUBU MIELECKIEGO

27 lipca br. odbyło się zebranie Zarządu Aeroklubu Mieleckiego, na którym wybrano nowego prezesa. Sprawujący do tej pory tę funkcję **Jerzy Belczak** zwrócił się z prośbą o zwolnienie w związku z dłuższym oddelegowaniem do pracy za granicą. Zarząd przyjął jego rezygnację, a następnie dokonał wyboru nowego prezesa Aeroklubu Mieleckiego. Został nim — w wyniku jednomyślnego głosowania — **Bogusław Biernacki**, dyrektor Zakładu Produkcji Lotniczej WSK PZL Mielec.

ZMARŁ

31 lipca 1988, w wieku 53 lat, **JÓZEF PISARCZYK**, przewodniczący Rady Pracowniczej WSK PZL Mielec, wieloletni pracownik i kierownik działu w Zakładzie Produkcji Silnikowej. Odznaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz Medalem 40-lecia PRL.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- PRZED BALONOWYMI MISTRZOSTWAMI EUROPY W LESZNIE
- SZKOLIŁ, WALCZYŁ I DOWODZIŁ
- 1990—2000 W PRZEMYŚLE POLSKIM
- OPOWIEŚĆ O STEFANIE OKRZEI
- TELEWIZJA KOSMICZNA
- SP-MIKROLOT
- GODŁO I BARWA: P.7 i P.11

z mgr.
TADEUSZEM RYCZAJEM
dyrektorem
naczelnym
WSK PZL Mielec

EFEKTYWNIE, EKSPORTOWO

— Jakie czynniki miały decydujący wpływ na zlokalizowanie Państwowych Zakładów Lotniczych — Wytwórni Płatowców nr 2 w 1938 właśnie w Mielcu?

— Trudno dziś, po pięćdziesięciu latach, jednoznacznie powiedzieć dlaczego właśnie w tym, a nie w innym miejscu przystąpiono do budowy fabryki lotniczej. Mielec znalazł się na obszarze, w którym zlokalizowano budowę przemysłu obronnego, tak zwanego Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP). Wybór ten nie mógł być przypadkowy. Chodziło o miejsce oddalone od zagrożonej granicy, a więc bezpieczne ze strategicznego punktu widzenia. Po drugie — był to region szczególnie gospodarczo zaniedbany, a tym samym dysponujący ogromnymi zasobami siły roboczej. Przypuszczam, że decyzja o lokalizacji Wytwórni Płatowców nr 2 w Mielcu, a wyrażając się bardziej precyzyjnie — w podmieleckiej wsi Cyranka, poprzedzona została szczegółowymi analizami. Między innymi wiadomo mi jest, że w wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, iż właśnie Mielec ma najwięcej dni słonecznych w roku, bowiem położony jest w centrum trójkąta Rzeszów-Tarnów-Sandomierz, a więc w terenie o największym w kraju nasłonecznieniu. A przecież dni pogodne — to dni l o t n e!

— Sądzę, że duży wpływ na lokalizację wytwórni mógł mieć również klimat sprzyjający rozwojowi lotnictwa, jaki stworzono w Mielcu, choćby Stanisław Działowski. Właśnie w Mielcu, już w 1931 zbudowano pierwsze w tym regionie kraju lotnisko.

— Tradycje lotnicze mieleckiego środowiska są znane i do dziś uznawane. Również posiadanie własnego lotniska było swojego rodzaju argumentem przemawiającym na korzyść Mielca. Na pewno nie był to czynnik podstawowy, decydujący o lokalizacji przemysłu lotniczego właśnie w Mielcu, ale te środowiskowe zainteresowania lotnicze były — jak sądzę — czynnikiem emocjonalnym, pozytywnym.

— Wychował się Pan w najbliższym sąsiedztwie budującej się fabryki lotniczej. Czy z perspektywy minionych 50 lat można uznać, że Wytwórnię Płatowców nr 2 zbudowano w rekordowo krótkim czasie? Sądzę, że był to fenomen nie znajdujący odpowiednika w dzisiejszych czasach, gdy budowlani są wyposażeni w nowoczesny, specjalistyczny sprzęt!

— Ten fakt prowadzić musi do pewnych refleksji. Od rozpoczęcia wyznaczania terenu, na którym została zlokalizowana Wytwórnia Płatowców nr 2, do rozpoczęcia montażu pierwszych samolotów rzeczywiście minęły zaledwie dwa lata. To są wyniki rewelacyjne! Obecnie jesteśmy świadkami praktycznej realizacji szeregu inwestycji, budów i pomimo różnego rodzaju nacisków administracyjnych, stosowania instrumentów ekonomicznych i wymuszania cykli produkcyjnych — wszystkie te przedsięwzięcia jakoś nam się rozwlekają w czasie. Ale nie możemy zapominać i o tym, że zbudowana w latach 1937—1938 Wytwórnia Płatowców nr 2 to zaledwie 10 procent dzisiejszej WSK PZL. Pozostałe 90 procent naszego potencjału produkcyjnego powstało w okresie powojennym, i to w określonym czasie!

— Do września 1939 zmontowano w Mielcu zaledwie 8 samolotów bombowych PZL-37 Łoś...

— To prawda. Pierwsze samoloty wyleciały z Mielca, ale niestety wybuch II wojny światowej zniweczył ambitne plany i zamierzenia oraz przerwał obiecujący start wytwórni. Niemniej ten początkowy okres traktujemy jako rzeczywiste rozpoczęcie naszej działalności. Stąd jubileusz 50-lecia w 1988.

— Jakie przełomowe wydarzenia miały decydujący wpływ na dzisiejszy kształt największego w kraju zakładu lotniczego?

— Przede wszystkim jego zbudowanie w latach 1937—1938. Ale najważniejszy etap rozwoju mieleckiej WSK, moim zdaniem, nastąpił w początkowych latach pięćdziesiątych, kiedy to podjęto decyzję o uruchomieniu w Mielcu produkcji samolotów odrzutowych na licencji radzieckiej. W tym okresie rozbudowano fabrykę, wyposażono w najnowocześniejsze, jak na owe czasy, maszyny i urządzenia, wdrożono do produkcji nowoczesne technologie. Był to w zasadzie okres, w którym zbudowano w Mielcu n o w ą fabrykę lotniczą, czterokrotnie większą od tej zbudowanej przed wojną. Do Mielca z całego kraju ściągnięto wysokokwalifikowanych specjalistów inżynieryjno-technicznych. Liczba zatrudnionych pracowników z kilkuset wzrosła do 10 tysięcy, a więc jak na owe czasy była to już potężna fabryka. A ten ogromny potencjał produkcyjny pozwolił nam uruchomić produkcję również innych, nie lotniczych wyrobów, np. samochodów małolitrażowych Mikrus, o których warto przypomnieć w roku jubileuszu.

— A kolejne etapy?

— Pod koniec lat pięćdziesiątych przystąpiliśmy do uruchomienia produkcji samolotu An-2, która trwa do dzisiaj. Przyczyniła się ona do stabilizacji naszej wytwórni. Dziś jest to samolot zupełnie inny niż ten produkowany w latach sześćdziesiątych. Wówczas jego żywotność do pierwszej naprawy określano na 600 godzin, obecnie — 3000. Produkcja An-2 trwa nieprzerwanie blisko 30 lat, co jest ewenementem w przemyśle lotniczym świata. Mówiąc o ważniejszych etapach rozwoju WSK chciałbym też wspomnieć o inicjatywach w zakresie wdrażania produkcji uzupełniającej. To właśnie w Mielcu rozpoczęliśmy produkcję pierwszych polskich lodówek. Następnie produkowaliśmy samochody, chłodnie, a znaczącymi do dziś decyzjami było uruchomienie w naszym zakładzie lotniczym produkcji aparatury wtryskowej i silników wysokoprężnych na licencji Leylanda.

— W końcowych latach sześćdziesiątych decyzje rządowe powodowały u mielczan dużo goryczy. Byłem świadkiem narady, w czasie której ówczesny wicepremier Kociołek przekonywał Pana i cały aktyw wytwórni, że przemysł lotniczy jest przedsięwzięciem niepotrzebnym i nieopłacalnym!

— Niestety, były i takie czasy. W sprawie zmiany profilu produkcji naszego zakładu były już decyzje administracyjne szczebla rządowego, oparte na teorii, że przemysł lotniczy pozbawiony jest perspektyw. Do dziś nie wiem, skąd wynikały te dywagacje. Ja też pamiętam tę oficjalną rozmowę z wicepremierem Kociołkiem, o której wspomina Pan, ale pamiętam także fragmenty trudnej rozmowy, jaką wicepremier przeprowadził ze mną w cztery oczy. Miałem jednak zawsze w tej sprawie jednoznaczne zdanie, że profil lotniczy WSK powinien być utrzymany, że ma sens i perspektywę. Cała nasza załoga reprezentowała wówczas taki pogląd i następne lata potwierdziły jego racjonalność.

— A potem przyszły lata siedemdziesiąte i Mielec podał wiadomość o zbudowaniu — wspólnie z przemysłem lotniczym Związku Radzieckiego — pierwszego w świecie samolotu rolniczego z silnikiem odrzutowym. Niebawem jednak miało się okazać, iż nie była to rewelacja i trzeba było zaniechać produkowania samolotów M-15!

— Czy to była rewelacja, czy nie? Na pewno z punktu widzenia postępu technicznego stworzenie pierwszego samolotu rolniczego z silnikiem odrzutowym było przedsięwzięciem nowatorskim. Samolot ten nie mógł jednak być produkowany na większą skalę ze względu na szereg uwarunkowań, wynikających z jego eksploatacji w warunkach infrastruktury, m.in. lotnisk, nie przystosowanej dla M-15. Niemniej uważam, że i z tego doświadczenia zakład nasz wyniósł dużo korzyści, zwłaszcza przy projektowaniu, budowie prototypu, prowadzeniu prób, konstruowaniu urządzeń agro i te doświadczenia procentują. Nie można też zapominać, że w tym okresie zbudowaliśmy OBR i w Mielcu ukształtował się swoisty profil produkcji: specjalizacja wytwarzania samolotów dla potrzeb rolnictwa. I to są te ewidentne plusy. A poniesione koszty? Obydwie umawiające się strony po prostu obciążone zostały kosztami.

— W cieniu M-15, w skromnych warunkach, powstał samolot mieleckiej konstrukcji, który zapoczątkował rodzinę Dromaderów, cieszących się obecnie w świecie doskonałą marką.

— Ten fakt dowodzi, że w okresie powstawania prototypu M-15 patrzyliśmy na naszą przyszłość racjonalnie. Wymownym tego potwierdzeniem może być jednoczesne prowadzenie prac badawczych i konstrukcyjnych nad całkowicie innym samolotem dla potrzeb rolnictwa. W cieniu M-15 rzeczywiście powstał samolot M-18 Dromader, kupowany obecnie od nas przez 30 krajów świata. Jest on wizytówką naszego zakładu. Mamy świadomość, że jesteśmy jednym z niewielu w świecie przedsiębiorstwem wytwarzającym samoloty rolnicze cieszące się dobrą renomą.

— Ale, rzecz jasna, nie tylko z rodziną Dromaderów wiąże wytwórnia nadzieje na dalszy rozwój.

— Naszym perspektywicznym tematem, który w najbliższych latach będzie decydował o przyszłości Mielca, jest samolot An-28. Jego seryjna produkcja kształtuje się już na poziomie kilkudziesięciu sztuk w roku. Cieszy nas kooperacja z przemysłem Kraju Rad w zakresie produkcji elementów do aerobusów Ił-86 i Ił-96. Systematycznie też rozwijamy eksport lotniczy. Wchodzimy z naszymi samolotami, głównie rolniczymi, także do krajów Ameryki Południowej. Pierwsze nasze Dromadery wyeksportowaliśmy już do Chińskiej Republiki Ludowej. Pomimo wielu problemów kooperacyjnych, zaopatrzeniowych, dewizowych — nasza fabryka funkcjonuje poprawnie. Za 1987 osiągnęliśmy bardzo dobre wyniki ekonomiczno-finansowe. Także w 1988 nie odczuwamy żadnych zagrożeń jeśli chodzi o wyniki produkcyjne i ekonomiczne. Obserwujemy duże zaangażowanie załogi w realizacji bieżących zadań. Na dobrą atmosferę w zakładzie niewątpliwy wpływ ma prawidłowe współdziałanie dyrekcji, organizacji partyjnej, samorządu pracowniczego i organizacji związkowej. Oby tak dalej.

— Na zakończenie jeszcze jedna sprawa. Czy nie uważa Pan, że należałoby wreszcie skończyć z kamuflażem, nazywania fabryk lotniczych w kraju z okresu stalinowskiego: wytwórniami sprzętu komunikacyjnego i wrócić do dawnej, historycznie udokumentowanej, pięknej nazwy: Państwowe Zakłady Lotnicze!? Przecież obchody 60-lecia przemysłu lotniczego i 50-lecia zakładów mieleckich — są do tego najbardziej odpowiednim momentem.

— Rzeczywiście. Warto tę propozycję rozważyć. Ja nie miałbym nic przeciwko temu.

— Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: JULIAN WOŹNIAK

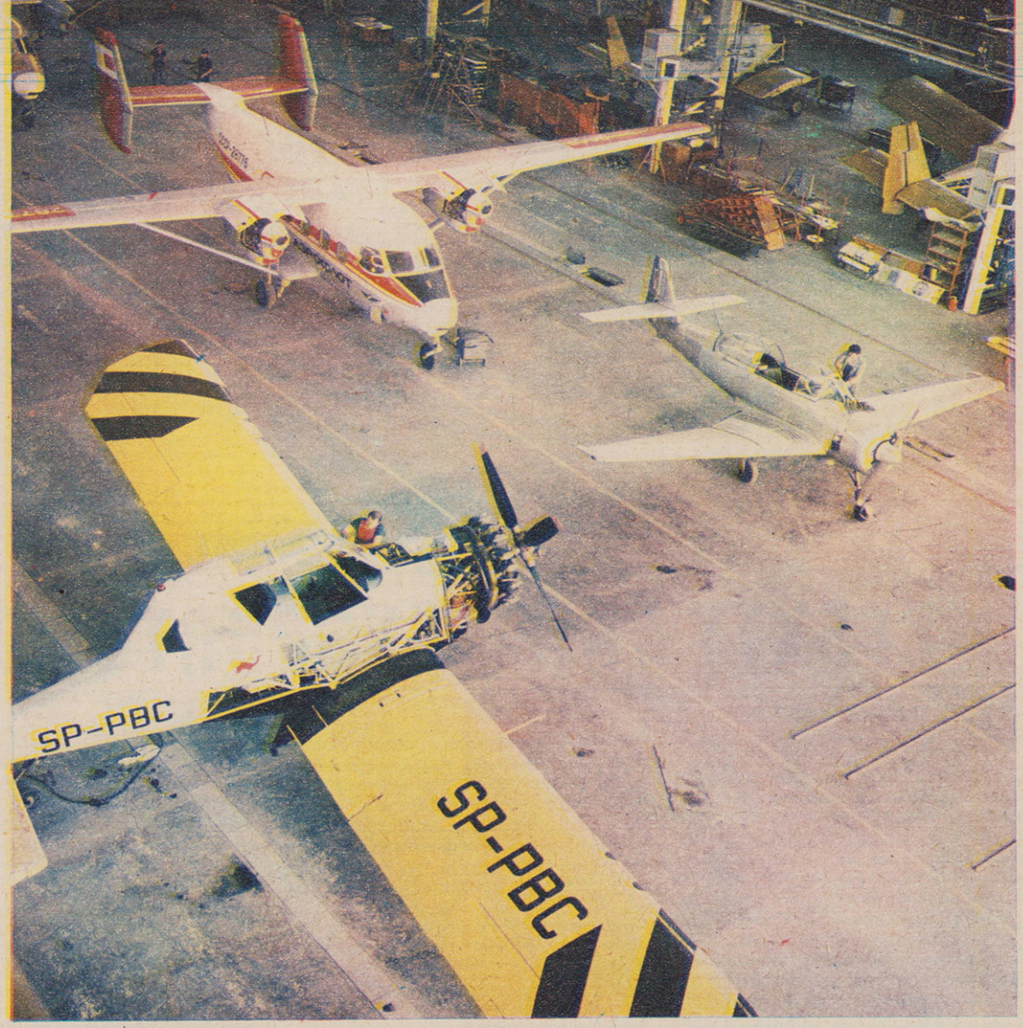
NA ZDJĘCIACH:

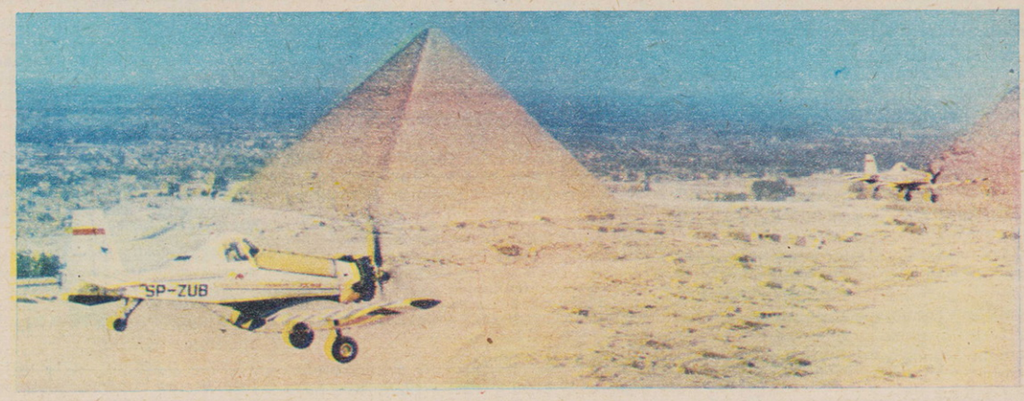
Powyżej — An-28 w barwach Aeroflotu (w locie) i TS-11 Iskra — egzemplarz fabryczny.

•

Z prawej — PZL M-18 Dromader, An-28 i TS-8 Bies. Z prawej u dołu — Dromadery na tle piramid.

Zdjęcia: Lech Zielaskowski, Wacław Hołyś, Damazy Kwiatkowski i PZL





PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE

MIELEC

W połowie lat trzydziestych dojrzały koncepcje przebudowy gospodarczej II Rzeczypospolitej, związane przede wszystkim z potrzebami obronnymi. Zamierzone inwestycje, podjęte w ramach budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego, objęły również rejon Mielca. Lokalizacja budowy dużej wytwórni samolotów we wsi Cyranka stała się szansą, by Mielec przestał być jednym z wielu polskich miasteczek bez perspektyw.

Teren na północny wschód od granic Mielca stał się od września 1937 wielkim placem budowy, na który przybyły dziesiątki firm budowlanych i tysiące budowniczych PZL Wytwórni Płatowców Nr 2 w Mielcu-Cyrance. Budowę rozpoczęto od obiektów fabrycznych. W ciągu dwóch lat powstały nowoczesne hale (główna i startowa), magazyn i budynek administracyjny, natomiast halę montażową planowano oddać do użytku pod koniec 1940. Między wytwórnią a miastem wznoszono budynki mieszkalne o wysokim standardzie budowlanym i użytkowym oraz szpital.

Do sierpnia 1939 zabudowano jeden z 4 sektorów osiedla mieszkaniowego i oddano do użytku 465 mieszkań dla robotników, mistrzów, urzędników, inżynierów i dyrektorów (16 budynków wielorodzinnych i 2 wille). Przewidziano także budowę domu społecznego, przedszkola i dwóch szkół — powszechnej i technicznej, lecz tych inwestycji nie zdążono podjąć.

Jesienią 1938 rozpoczęto budowę lotniska dla pułku bombowego i wytwórni. Jeden z sektorów osiedla został wyznaczony pod kolonie budynków mieszkalnych pułku. Do wybuchu wojny zdołano wybudować pole wzlotów i wykonać 9/10 pasa startowego oraz drogę kołowania.

Budowa wytwórni PZL WP-2 i osiedla wywołała ożywienie gospodarcze na terenie Mielca. W 1939 podjęto przygotowania do budowy drugiego dużego zakładu — Fabryki Obuwia Leo, w której zamierzano produkować obuwie wojskowe. Rozwijał się handel, powstawały nowe sklepy i warsztaty rzemieślnicze. Nastąpił też gwałtowny wzrost liczby ludności z 8600 mieszkańców w 1936 do 14 500 w lipcu 1939.

Wstępnego uruchomienia PZL WP-2 w Mielcu dokonano na początku stycznia 1939, natomiast produkcję samolotów bombowych PZL-37B Łoś rozpoczęto w kwietniu. Formalnie wytwórnia rozpoczęła działalność gospodarczą po zarejestrowaniu w I kwartale 1939, a oficjalne otwarcie z udziałem prezydenta Ignacego Mościckiego odbyło się 13 czerwca 1939. W dwa tygodnie później, 4 lipca, został oblatany pierwszy Łoś zmontowany w Mielcu. Niebawem miały być budowane następne konstrukcje: PZL-46 Sum, PZL-49 Miś, PZL-50 Jastrząb. Realizację zakładanych planów produkcyjnych przerwała wojna.

2 września 1939 na PZL WP-2 w Mielcu samoloty Luftwaffe zrzuciły pierwsze bomby. W ciągu pierwszego i następnego nalotu zginęło 8 osób, a kilkunastu pracowników zostało rannych. 6 i 7 września załoga wytwórni opuściła Mielec udając się na wschód. Następnego dnia ewakuowali się pracownicy, którzy otrzymali zadanie zniszczenia ważniejszych urządzeń, maszyn, samolotów i dokumentacji.

13 września 1939 zakład zajęli Niemcy. Odtąd przez prawie 5 lat trwała eksploatacja wytwórni przez przemysł lotniczy III Rzeszy. Władze okupacyjne traktowały miejscową ludność jako tanią siłę roboczą, zatrudniając ją m.in. w zajętej fabryce. Był to bardzo trudny okres egzystencji, w poniżeniu i terrorze okupacyjnym. Jednak aresztowania, rozstrzeliwania i wywóz do obozów koncentracyjnych lub na przymusowe roboty nie złamały woli oporu i walki. W latach 1939—1944 polscy pracownicy fabryki tworzyli struktury konspiracyjnego ruchu oporu, wielo-

krotnie podejmując skuteczne akcje przeciw okupantowi.

Latem 1944 front wschodni zbliżył się do Mielca. Niemcy pośpiesznie wywieźli część urządzeń produkcyjnych do kopalni w Wieliczce, dokąd przenieśli grupę pracowników. Po jednym z nalotów lotnictwa alianckiego funkcjonowanie wytwórni zostało przerwane. Niemcy zamierzali zniszczyć fabrykę, lecz planu tego nie zrealizowano.

5—6 sierpnia 1944 Mielec został wyzwolony w końcowej fazie operacji lwowsko-sandomierskiej. Dokonały tego wojska radzieckie 5 Armii Gwardii i 3 Armii Pancernej Gwardii przy współudziale miejscowych oddziałów Armii Krajowej. Wkrótce w ocalałej fabryce rozpoczęły się naprawy radzieckich samolotów bojowych. Do 22 lipca 1945 zakład stanowił zaplecze frontowe lotnictwa ZSRR. W okresie tych kilkunastu miesięcy mieszkańcy Mielca i osiedla PZL organizowali nowe życie społeczne i polityczne.

Po ponownym włączeniu wytwórni PZL Mielec do polskiego przemysłu lotniczego już w listopadzie 1945 powstała pierwsza konstrukcja zakładu — samolot szkolno-łącznikowy PZL S-1. W latach 1946—1949 podejmowano coraz to nowe zadania produkcyjne. W PZL Mielec naprawiano samoloty różnych typów przeznaczone dla lotnictwa wojskowego (Jak-3, Jak-9, Pe-2, Po-2) i lotnictwa cywilnego (Li-2, DC-3, Cessna UC-78); produkowano sprzęt gospodarczy; budowano autobusy, samochody pożarnicze i sanitarne. Hale fabryczne opuściły pierwsze w Polsce powojennej samoloty seryjne LWD Szpak-4T, a następnie licencyjne CSS-13. W PZL Mielec zbudowano także projekty polskich samolotów CSS-10A i CSS-10C.

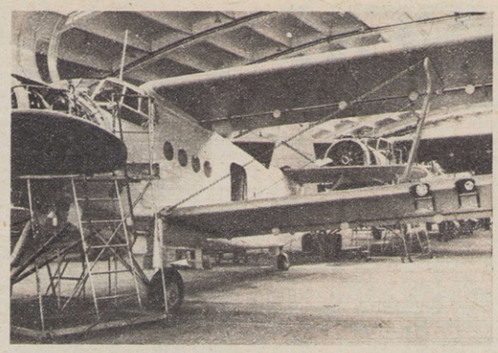
Systematycznie rozwijano produkcję i jednocześnie tworzono zaplecze kadrowe wytwórni oraz propagowano sport lotniczy. W tym celu założono zawodową szkołę przemysłową (1945) i rozpoczął działalność Aeroklub Mielecki (1946).

W 1949 zakłady przyjęły nazwę: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego, Zakład Nr 1 w Mielcu, Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione. W latach 1950—1955 w WSK Mielec przywrócono lotniczy profil produkcji i zaczęto wytwarzać samoloty z napędem odrzutowym. Wytwórnia w szybkim tempie przekształcała się w przedsiębiorstwo przemysłowe o wysokim poziomie technicznym i organizacyjnym. Ogromny zakres działalności inwestycyjnych (rozbudowa zakładu i osiedla) objął także miasto, w którym powstało kilkanaście nowych przedsiębiorstw, zakładów handlowo-usługowych i komunalnych.

Do 1951 budowano jeszcze samoloty CSS-13 i LWD Junak-2 oraz szybowce Salamandra 49. Jednocześnie przygotowywano się do produkcji samolotów z zastosowaniem ówczesnych osiągnięć techniki lotniczej. Licencyjna produkcja samolotów odrzutowych początkowo miała objąć radzieckie Jak-17 i Jak-23 (oznaczenia polskie G-1 i G-3). Tymczasem do produkcji w WSK Mielec skierowano samoloty myśliwskie typu MiG-15. Dla ich odpowiedników produkowanych w WSK Mielec przyjęto polskie oznaczenie Lim. W latach 1952—1964 produkowano licencyjne Lim-1 (MiG-15), Lim-2 (MiG-15bis), Lim-5 (MiG-17F), Lim-5P (MiG-17F) oraz polskie modyfikacje Lim-5M, Lim-6 i Lim-6bis. Lotniczy profil produkcji utrzymano do połowy lat pięćdziesiątych, kiedy to uruchomiono produkcję uboczną — lodówki. Wkrótce WSK Mielec została pierwszym w kraju producentem lodówek domowych ALD-80 i SLD-100.

Gdy w drugiej połowie 1956 nastąpiły przemiany polityczne w kraju i stosunkach międzynarodowych, ograniczono produkcję licencyjnych samolotów bojowych. Podjęto szereg inicjatyw techniczno-produkcyjnych. W ich rezultacie powstały ciekawe opracowania samolotów szkolno-treningowych, pasażerskich, transportowych, rolniczych i bojowych oraz szybowców metalowych. Spośród 13 rozwiązań (od M-1 do M-13) kilka doprowadzono do stadium prototypu: M-2, M-4 Tarpan, szybowce M-3 Pliszka, M-3 Pliszka 60 i M-3A Pliszka bis.

Stosowane wówczas oznaczenie M stało się charakterystycznym znakiem nadawanym późniejszym samolotom opracowanym w Mielcu. W tym okresie (1957—1963) pracowano nad samolotami holowniczymi S-4 Kania i S-4 Kania 3.



Powyżej: montaż samolotów An-2.
Zdjęcie: Lech Zielaskowski

Istotną dla WSK Mielec była produkcja polskich samolotów szkolno-treningowych TS-8 Bies w latach 1958—1960. Dzisiejsza specjalizacja przedsiębiorstwa w produkcji samolotów rolniczych została zapoczątkowana także pod koniec lat pięćdziesiątych i była związana z uruchomieniem w 1959 budowy samolotów wielozadaniowych An-2. Odtąd wykonano w Mielcu ponad 11 000 samolotów An-2 w kilkunastu wersjach.

Kolejnym samolotem o długoletniej historii jest TS-11 Iskra, stanowiąca podstawowy sprzęt do szkolenia i treningu przed lotami na szybkich samolotach odrzutowych. Przez ćwierć wieku powstało kilka wersji rozwojowych tego samolotu.

Jedną z ciekawszych ofert WSK Mielec na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych był samochód osobowy MR-300 Mikrus. Jednak poważniejszy rozwój produkcji nie nastąpił. Tylko samochody-chłodnie na podwoziach samochodów ciężarowych doczekały się seryjnej produkcji, rozwijanej w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych.

W 1964 zahamowano w Polsce rozwój przemysłu lotniczego, a szczególnie wykorzystanie w lotnictwie polskiej myśli technicznej. W WSK Mielec utrzymano jednak produkcję samolotów An-2 i TS-11 Iskra w niezbędnym zakresie. Na dużą skalę uruchomiono natomiast wytwarzanie aparatury paliwowej i silników wysokoprężnych. Asortyment tej produkcji został szybko poszerzony o wyroby zmodyfikowane, przynosząc przedsiębiorstwu znaczne korzyści ekonomiczne i zwielokrotnienie sprzedaży eksportowej. Wprowadzenie nowych wyrobów wywołało konieczność rozbudowy WSK PZL Mielec, zwłaszcza od 1969, kiedy utworzono Zakład Doświadczalny, przekształcony następnie w Ośrodek Badawczo-Rozwojowy.

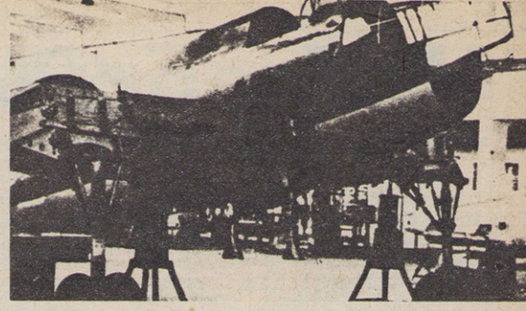
W latach 1969—1971 powstał projekt specjalistycznego samolotu z napędem turbośmigłowym. Z braku odpowiednich silników rolniczy M-14 nie wszedł do produkcji, natomiast na mocy porozumień rządowych, Polska i Związek Radziecki przystąpiły do wspólnego opracowania samolotu rolniczego z napędem odrzutowym. Produkcję PZL M-15 prowadzono w przedsiębiorstwie do 1981.

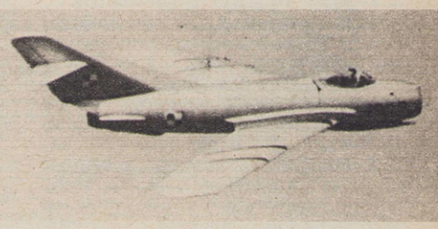
Obecnie w produkcji znajdują się następujące prototypy lub samoloty seryjne: PZL M-18 Dromader, PZL M-18A Dromader, PZL-21 Dromader Mini, PZL M-24 Dromader Super, PZL M-26 Iskierka, PZL M-20 Mewa, PZL I-22, PZL An-2, PZL An-28 oraz zespoły do aerobusów Il-86 i Il-96.

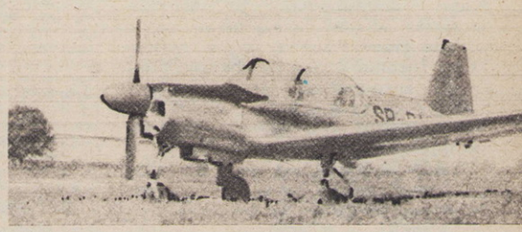
Krótki przegląd półwiecznej produkcji WSK PZL Mielec przedstawia część udziału przedsiębiorstwa w życiu społeczno-gospodarczym miasta. Drugie tyle można napisać na temat roli stymulatora rozwoju Mielca i okolicy.

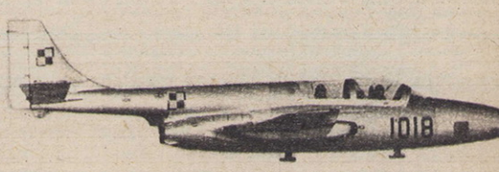
EDWARD MICHOCKI

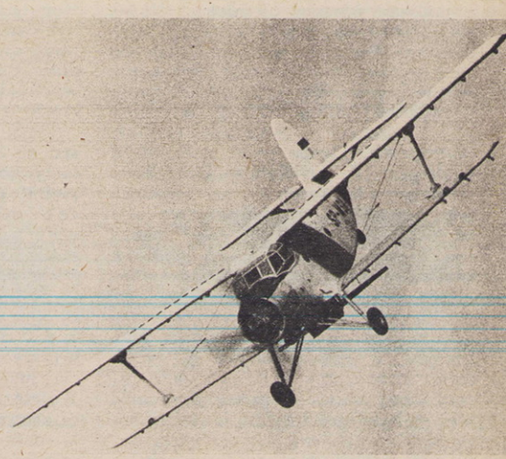
Na str. 12 zamieszczamy zestawienie produkowanych w Mielcu samolotów i szybowców.

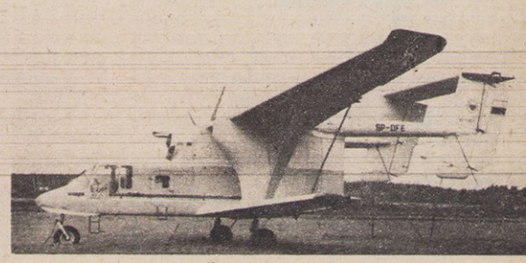












Na zdjęciach z prawej, w kolejności: montaż PZL-37B Łoś w hali Państwowych Zakładów Lotniczych WP nr 2 w Mielcu (1939). ● Lim-5 ● PZL M-4 Tarpan ● TS-11 Iskra ● An-2 ● M-15 ● PZL I-22 ● PZL M-26 Iskierka.

Zdjęcia: Lech Zielaskowski (3), Wacław Hołyś (1), Jarek Łazarski (1), WSK PZL Mielec (1), archiwum (2)

W MIELCU 1938 1988

ULM na 5 z PLUSEM

Trafiają się pasjonaci, którzy w pojedynkę biorą się za budowanie samolotu i częstokroć im się to udaje. Tak było w przypadku czterech uczniów mieleckiego Zespołu Szkół Technicznych: Jarosława Gosika, Wojciecha Klimka, Zbigniewa Mikruta i Tomasza Niedźwiedzia.

Naukę rozpoczęli w Zasadniczej Szkole Przyzakładowej, tam też po raz pierwszy zetknęli się z nowoczesną technologią lotniczą. Postanowili więc pogłębić swoją wiedzę w tym kierunku, zostając uczniami Technikum Mechanicznego. Ale zanim doszło do ukończenia zawodówki i kontynuowania nauki w technikum, zaświtała im w głowach myśl o budowie własnego samolotu. Kiedy podejmowali tę decyzję, wszystko wydawało się łatwe, ot po prostu trzeba zrobić kilka rysunków, dokonać kilku niezbędnych obliczeń, zgromadzić potrzebne materiały i pomysł stanie się faktem. Rzeczywistość okazała się bardziej skomplikowana.

Kiedy pojawiły się pierwsze kłopoty, postanowili zwrócić się z prośbą o pomoc do osoby bardziej doświadczonej — nauczycielki technologii lotniczej inż. Marii Kamudy, ona zaś poleciła młodych zapaleńców inż. Jarosławowi Rumszewiczowi — konstruktorowi z Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Sprzętu Komunikacyjnego, wielkiemu pasjonatowi lotnictwa. Przejrzał on projekt i od razu zaproponował zmianę. Zamiast budowy całkowicie nowej konstrukcji, wspólnie postanowili zbudować samolot ultralekki (ULM) na podstawie amerykańskiej konstrukcji Biplane, wprowadzając do niej własne modyfikacje. Przygotowania rozpoczęto od opracowania kompletnej dokumentacji technicznej. Robiono ją wspólnie — inż. Rumszewicz dysponował wieloletnią praktyką i doświadczeniem konstruktora lotniczego, zaś czwórka jego młodych współpracowników wniosła olbrzymi zapał, chęć poznania czegoś nowego, a na dodatek miała za sobą przychylność pedagogów.

Chłopcy rozpoczęli naukę w technikum (specjalność — budowa płatowców) i zgłosili podjęte już działania przy budowie ULM-a jako temat swej przyszłej pracy dyplomowej. Kiedy dokumentacja techniczna została opracowana, przyszła kolej na zgromadzenie odpowiednich materiałów, niezbędnych do budowy samolotu. Nie było to zadanie łatwe — samolot miał mieć konstrukcję drewnianą, a drewno używane w lotnictwie znacznie różni się od tego, z którym mamy do czynienia na co dzień. I tu znów z pomocą przyszła szkoła. Dzięki pedagogom ZST, interesującym się poczynaniami młodych entuzjastów lotnictwa, sprowadzono z Krosna i Bielska-Białej specjalne gatunki sosny, brzozy oraz sklejki lotniczej, a także atestowane kleje, żywice i lakiery. Część metalowego osprzętu wykonano w warsztatach szkoły przyzakładowej.

Kolejny dowód poparcia dla inicjatywy budowy motoszybowca młodzi konstruktorzy uzyskali z mieleckiej WSK, kiedy to prace nad Biplane II (bo taką roboczą nazwę ULM otrzymał) zostały przyjęte do realizacji w ramach postępu technicznego wytwórni. Dzięki temu, skomplikowane części metalowe wykonali fachowcy z wydziałów lotniczych. By je można było zamontować, należało wcześniej wykonać drewniany szkielet samolotu. To musieli zrobić sami uczniowie ze swoim konsultantem. Początkowo pracowali w modelarni Aeroklubu Mieleckiego, ale wkrótce przenieśli się w inne miejsce, gdzie mogli pracować kiedy tylko mieli czas i ochotę. Miejscem tym była prywatna piwnica inż. Jarosława Rumszewicza, w której na 25 m² powierzchni powstały skrzydła i kadłub. Pierwszym sprawdzianem wykonanej pracy były próby statyczne elementów, które przeprowadzono w aeroklubie. Ten egzamin konstrukcja zdała na piątkę, co grupce głównych wykonawców dało ogromną satysfakcję. Teraz do zrobienia pozostało już niewiele. Pokrycie konstrukcji płótnem, malowanie i zamontowanie silnika.

Po ponad trzech latach pracy — na każdym etapie nadzorowanej przez pracowników Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych — ULM był gotów. Gacek, bo taką nazwę nadali mu twórcy, kolejną bardzo dobrą ocenę otrzymał od szkolnej komisji oceniającej wykonanie prac dyplomowych. Zaprezentowano go po raz pierwszy publicznie podczas tegorocznego Ogólnopolskiego Zlotu Konstrukcji Lotniczych, który odbył się we Wrocławiu, i znów otrzymał najwyższą notę. W pobitym polu pozostawił wszystkich krajowych rywali, a także podobne konstrukcje lotnicze z Czechosłowacji.

Teraz Gacek znalazł swoje miejsce w hangarze aeroklubu i czeka na próby w locie. Jeśli i one wypadną pomyślnie, ULM służyć będzie szkoleniu pilotów aeroklubu, gdyż z tą myślą był przez młodych entuzjastów lotnictwa stworzony. A jakie plany na przyszłość mają jego konstruktorzy? Jarosław Gosek, Zbigniew Mikrut i Tomasz Niedźwiedź chcą kontynuować naukę w wyższych uczelniach technicznych (są już po egzaminach wstępnych). Wojciech Klimek nabiera sił przed ostatnim rokiem nauki w technikum — pracę dyplomową ma już oczywiście zaliczoną, a inż. Jarosław Rumszewicz pracuje jak pracował w OBR SK i, być może, czeka na kolejnych zapaleńców, którym będzie mógł pomóc w pokochaniu lotnictwa.

JANUSZ MAŁASZEWICZ

Na zdjęciu: ULM Gacek i trzech spośród jego twórców. Za sterami siedzi Tomasz Niedźwiedź, stoją: Jarosław Gosek i inż. Jarosław Rumszewicz
Zdjęcie: Dariusz Jankowski

Dane techniczne: rozpiętość — 5,1 m, długość — 4,9 m, wysokość — 1,7 m, powierzchnia skrzydeł — 10,2 m², masy: własna — 80 kg, startowa — 180 kg, dopuszczalna prędkość max. — 100 km/h, prędkość minimalna — 50 km/h, prędkość przelotowa — 72 km/h.

Zastosowanie: wstępny etap szkolenia motoszybowcowego, loty rekreacyjne, zaś przy zastosowaniu aparatury agro, może być wykorzystywany w rolnictwie. Gacek nie ma lotek na skrzydłach. Sterowanie samolotu w locie odbywa się poprzez zwichrzenie końcówek skrzydeł.

WSPÓŁPRACA z ZSRR

Rozmowa z Wiktorem Choronienką (na zdjęciu) — przedstawicielem Aerofłotu — największego zagranicznego odbiorcy mieleckich samolotów.

— Wśród wielu polskich przedsiębiorstw, które od lat współpracują z odbiorcami w Związku Radzieckim, WSK PZL Mielec odgrywa rolę szczególną...

— Tak. Związek Radziecki zamawia i kupuje w Polsce samoloty, śmigłowce, silniki oraz części zamienne do nich. Aerofłot najwięcej kupuje w WSK PZL Mielec: An-2, An-28, stateczniki, wysięgniki i sloty do aerobusów Ił-86. Wyroby te od wielu lat stanowią podstawę naszych kontaktów handlowych. Zresztą kontakty wzajemne są ciągle rozszerzane. Świadczy o tym fakt powołania wspólnego polsko-radzieckiego zespołu konstrukcyjnego do opracowania samolotu rolniczego nowej generacji oraz opracowania wersji rozwojowych samolotu An-28. To zupełnie nowa, dotychczas niespotykana forma współpracy. W ZSRR dobrze znane jest doświadczenie załogi WSK PZL Mielec w dziedzinie produkcji lotniczej.

— Dotychczas wyeksportowano z Mielca do Związku Radzieckiego kilkanaście tysięcy samolotów, setki podzespołów m.in. do Ił-86. Jak wyroby mieleckie są oceniane przez pilotów radzieckich?

— Samoloty produkowane w Mielcu wystawiają świadectwo dobrej pracy zakładów. Świadczą o tym określenia nadawane przez naszych pilotów i mechaników: „niebieski pracownik", „niebieski terenowiec" — to tylko niektóre z nazw nadawanych samolotom An-2. Na większej części ze 100 mln ha upraw rolniczych, usługi agro wykonuje Aerofłot tym typem samolotu. Rozszerza się także wprowadzanie do eksploatacji samolotów An-28, nowoczesnych i lepiej spełniających nasze wymagania. Już z 6 lotnisk na terenie Związku Radzieckiego latają te samoloty. Aerofłot oczekuje na zwiększenie dostaw samolotów An-28.

— Rozwój produkcji WSK PZL Mielec, to również rozwój wymiany handlowej ze Związkiem Radzieckim. Jakie zdaniem Pana będą kierunki rozwoju współpracy?

— Będziemy dążyć do doskonalenia obecnie produkowanych samolotów, zwiększenia ich liczby, opracowania i produkcji nowych wersji. Ponad 30 lat pracują u nas samoloty An-2. Przez wiele lat dobrze służyły one lotnictwu radzieckiemu. Dzisiaj An-2 już nie wystarcza. Trzeba także pamiętać, iż samolot ten zużywa dużo paliwa. Ma to znaczny wpływ na koszty własne produkcji rolniczej.

— Wspomniał Pan o wspólnym, polsko-radzieckim zespole konstrukcyjnym, powołanym do opracowania nowej generacji samolotów rolniczych. Jakie nadzieje strona radziecka wiąże z pracami tego zespołu?

Spodziewamy się, że wspólny zespół złożony z konstruktorów WSK PZL Mielec i OKB Kijów, który już rozpoczął swoją pracę, zaprojektuje samolot nowej generacji — wydatniejszy i mniej szkodzący środowisku. Doświadczenie, jakim dysponują radzieccy i polscy konstruktorzy, daje niemal gwarancję, że nowy samolot rolniczy spełni wszystkie pokładane w nim nadzieje.

— Czego oczekuje Aerofłot od załogi WSK PZL Mielec?

— Przede wszystkim zwiększenia produkcji samolotów An-28, bowiem jest wielkie zapotrzebowanie na te samoloty, zwłaszcza w peryferyjnych rejonach naszego kraju. Spodziewamy się, że otrzymywać będziemy ich różne wersje: polarną, patrolową, sanitarną i wiele innych. Przeprowadzone w naszym kraju testy tych samolotów dowiodły, że w wielu dziedzinach gospodarki narodowej z powodzeniem zastąpią wysłużone An-2. Podobnie z produkcją elementów do radzieckich samolotów szerokokadłubowych. W ciągu minionych lat, mielecka załoga zdobyła ogromne doświadczenie w tej dziedzinie i mamy nadzieję, że zostanie ono spożytkowane odpowiednio przy produkcji nowych Ił-ów-96-300. Aerofłot oczekuje od mieleckiej WSK samolotów wysokiej jakości. Rozwój współpracy, to korzyści dla obu stron.

Rozmawiał: BOGUSŁAW MIGA
Zdjęcie: Dariusz P. Jankowski

Inż. Tadeusz Pakuła — szef pilotów doświadczalnych WSK PZL Mielec. Absolwent Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej (1956). Ma złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami, mistrz sportu w szybownictwie, pilot samolotowy I klasy. Ogółem wylatał blisko 8 000 godzin na szybowcach i samolotach; m.in. wykonywał próby doświadczalne z samolotami: PZL M-20 Mewa, PZL M-21 Dromader Mini, An-28. W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych przebywał w Egipcie i Sudanie; wykonywał tam usługi agrolotnicze samolotem An-2. Ponadto w krajach afrykańskich brał udział w poszukiwaniach geofizycznych.

POGODA NIE ZAWSZE SPRZYJA PILOTOM

Rejon Mielca znajduje się w południowej części Niecki Sandomierskiej, w dorzeczu trzech rzek — Wisłoki, Wisły i Sanu. Jest z trzech stron zamknięty ich korytarzami i ma to decydujący wpływ na układy frontów atmosferycznych czy lokalne burze, które omijają mielecki teren. Mielec ma więc wyjątkowo sprzyjający dla lotnictwa klimat. Opadów deszczu nad samym miastem i lotniskiem jest mniej niż w innych rejonach. Można przeprowadzać więcej prób w locie. Piloci doświadczalni częściej mogą wykonywać swoje zadania — stwierdzają synoptycy Lotniskowej Stacji Meteorologicznej WSK PZL Mielec — Józef Kozłowski i Mieczysław Cyganowski.

Józef Kozłowski: Lotniskowa Stacja Meteorologiczna dysponuje nowoczesnym sprzętem. Oprócz tradycyjnych przyrządów, jak termometry, barometry, wiatromierz, mamy radiodalekopis, teleks, chmuromierz do odczytu wysokości podstawy chmur oraz przyrząd bardzo cenny — synoptograf, za pomocą którego otrzymujemy mapy synoptyczne opracowane przez Instytut Światowej Organizacji Meteorologicznej w Londynie, przekazywane z Offenhachu (RFN) drogą radiową.

Pracy jest dużo, mamy kilku dysponentów: WSK Mielec, ZUA, aeroklub i bardzo dużo lotów pasażerskich. Pilot samolotu wylatującego z jakiegokolwiek lotniska w kraju do Mielca musi znać warunki pogodowe panujące u nas. Cogodzinną prognozę pogody podajemy do kierownika lotów, do sekcji prób. Praktycznie do każdej próby w locie podajemy aktualny stan pogody i wtedy dopiero pilot planuje, jaki lot i jakie próby może wykonać. Z minuty na minutę prowadzimy obserwację pogody i nanosimy poprawki na mapach. Każdą zmianę, która zagrażałaby w jakimś stopniu, meldujemy kierującym lotami, a oni informują załogi w powietrzu. W każdej chwili musimy orientować się, jaka jest pogoda w całym kraju i Europie — dodaje **Mieczysław Cyganowski.**

Józef Kozłowski otrzymał aktualną prognozę pogody we Lwowie. Samoloty mogą startować!

Zdjęcia: D. Jodkowska

Z mapy pogody odebranej na synoptografie wynika, że pogoda w najbliższych dniach będzie sprzyjać lotom — Mieczysław Cyganowski jest zadowolony.

— Przy odlocie samolotów jesteście pierwszymi, którzy decydują, czy mogą one opuścić lotnisko mieleckie?

J.K. — Tak. Załatwianie formalności związanych z odlotem — odprawa celna, paszportowa, transport i dowóz — nie miałyby sensu. Praca wielu służb poszłaby na marne, gdyby wcześniej nieznany był stan pogody u nas i na trasie przelotu. Dlatego też wszystko ma początek w naszej stacji meteo.

— Aura dość często robi niespodzianki. Czy zdarzają się Panom wpadki?

M.C. — Jesteśmy cały czas kontrolowani. Szefowie produkcji chcą realizować na bieżąco plany produkcyjne, a przedsiębiorstwo wywiązywać się z zadań eksportowych, dlatego też pracujemy bardzo solidnie i staramy się, by takich wpadek nie było. Od wielu lat — a pracuję tu już 23 lata, kolega natomiast 34 — zdarzyły się jednak takie przypadki. Pogoda lubi płatać figle w obie strony. Czasami na lepiej, czasami na gorzej. Pamiętam takie przypadki, że samoloty musiały wrócić znad granicy kraju. Dane jakie odbieraliśmy i nasze obserwacje wskazywały, że lot powinien przebiegać w dobrych warunkach, a okazywało się, że piloci dwa czy trzy razy musieli zawrócić.

J.K. — Takie sytuacje zdarzają się nawet renomowanym instytucjom meteorologicznym. Sprawdzalność prognoz jest obecnie bardzo duża, ale nadal nie można określić pogody dla obszaru 5 czy 10 km².

M.C. — I tutaj doszliśmy do tego ogniwa, jakim jest nasza placówka w uzupełnianiu współpracy z Instytutem Meteorologii w Krakowie. Instytut nie mógłby dostarczyć informacji o pogodzie dla mieleckiej wytwórni i lotniska bez naszego udziału, w obserwacjach i poprawkach pogody. Jesteśmy tu bardzo potrzebni. Pracuje nas czworo. Oprócz nas — Kazimierz Drozdowski — mający za sobą 23 lata pracy i Ewa Ostrowska — pracująca z nami blisko 10 lat.

BARBARA BIEŃ

Z lewej: inż. Andrzej Pamuła — pilot doświadczalny WSK PZL Mielec. Absolwent liceum mechaniczno-lotniczego oraz Politechniki Warszawskiej (1952). W powietrzu spędził kilka tysięcy godzin; m. in. uczestniczył w próbach doświadczalnych PZL M-15-40, PZL M-18 Dromader oraz PZL M-24 Dromader Super. W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych przebywał w Afryce, gdzie brał udział w poszukiwaniach geofizycznych oraz usługach agrolotniczych. Uczestniczył w wielu trudnych lotach doświadczalnych.

Z prawej: inż. Jerzy Pietrzak — pilot doświadczalny WSK PZL Mielec. Na szybowcach i samolotach zaczął latać w Aeroklubie Rzeszowskim. Do tej pory przebył w powietrzu blisko 8 000 godzin. Wykonuje loty fabryczne m.in. na samolotach An-2 i An-28. Po ukończeniu studiów otrzymał w 1952 tzw. nakaz pracy do zakładów mieleckich. Dzięki skierowaniu spełniły się jego najśmielsze marzenia. Po 36 latach pracy zawodowej nie żałuje przyjazdu do Mielca. Pracując w zakładach lotniczych dał z siebie wszystko, aby zaspokoić swoje ambicje i pasję latania.

Zdjęcie: Anna Wyrzykowska

PILOT AGNIESZKA

— Warszawa Okęcie! Sierra Papa Delta Kilo Charlie — dzień dobry. Z widzialnością pasa 3.3 — czy można lądować z przelotem?

— Agnieszko, dla Ciebie wszystko — pada natychmiast odpowiedź, niezbyt może regulaminowa, ale jakże sympatyczna.

Seneca miękko ląduje i następnie kołuje na stoisko Instytutu Lotnictwa. Agnieszka Nasternak ma wiele takich przelotów. Sympatycznie przyjmowana jest na wielu lotniskach. Jest inżynierem i pilotem zawodowym. Ten ostatni zawód stanowi ucieleśnienie jej najśmielszych marzeń.

W czasie nauki w szkole średniej w Sandomierzu Aeroklub Stalowowolski w pobliskiej Turbi prowadził przyjęcia chłopców i dziewcząt na kurs szybowcowy. Razem z innymi uległa urokowi sportu lotniczego. Widziała siebie w kabinie pilota. Zdecydowała się, ale... rodzice 14-letniej zaledwie Agnieszki nie podzielili jej entuzjazmu. Z zapartym tchem słuchała potem barwnych opowieści kolegów, którym dane było zdobyć pierwsze umiejętności szybowcowe.

Czytała literaturę przygodową, szczególnie książki Meissnera. Marzenia miały się ziścić dopiero w Mielcu — mieście, które wybrała jako miejsce swojej pierwszej pracy, głównie z racji latania w miejscowym aeroklubie.

W 1974, z dyplomem inżyniera w kieszeni, przekroczyła po raz pierwszy bramę WSK PZL Mielec. Zaczęła pracę w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym na stanowisku konstruktora. Pewnego dnia zgłosiła się do szefa wyszkolenia aeroklubu inż. Tadeusza Pakuły.

Miała szczęście — potrzebowano pilotów. Po dobrze zdanym egzaminie wybór padł właśnie na Agnieszkę. Rozpoczęła kolejne szkolenie: najpierw był Zlin 526, ale skończyło się zaledwie na 30-minutowym locie zapoznawczym, po którym samolot skierowano do naprawy. Trzeba było zaczynać od początku, tym razem na An-2.

Po dwóch latach, a więc w rekordowo szybkim tempie Agnieszka zdobyła licencję pilota zawodowego. Obecnie, po ośmiu latach latania, Agnieszka Nasternak jest już doświadczonym pilotem. Wylatała 1770 godzin, w tym ponad 1000 godzin jako dowódca samolotu.

Wiele zmieniło się też w jej życiu prywatnym. Szesnastomiesięczny synek bywa często pod opieką znajomych z powodu wyjazdów mamy. Chwała im za to — jak mówi pani Agnieszka.

ZOFIA SZANIAWSKA

SAMOLOTY

Produkcja samolotów rolniczych w WSK PZL Mielec rozpoczęła się od wersji rolniczej samolotu wielozadaniowego An-2, opracowanego w 1947 przez biuro konstrukcyjne O. Antonowa. Dokumentacja tego samolotu nadeszła do Mielca w 1958, a pierwsze samoloty seryjne (10 egz.) w wersji transportowo-pasażerskiej przekazano odbiorcy radzieckiemu w 1960. Natomiast pierwsze rolnicze samoloty An-2 wyprodukowano już w roku następnym i to w znaczącej partii liczącej 202 egz. Tak rozpoczęto wytwarzanie samolotów rolniczych w Mielcu. Budowa i produkcja tego rodzaju samolotów została przyznana Polsce, w ramach podziału pracy między krajami zrzeszonymi w RWPG.

Do 1955 w Mielcu istniały lotnicze służby konstrukcyjne; nie zajmowały się one jednak budową prototypów. Ich głównym zadaniem była obsługa produkcji seryjnej. Zalążek przyszłego biura prototypowego powstał w 1955. Komórkę prototypową utworzyli głównie absolwenci wydziałów lotniczych Politechniki Warszawskiej i Wrocławskiej. Potem przekształciła się ona w Ośrodek Konstrukcji Lotniczych.

Nad własnymi samolotami rolniczymi zaczęto pracować w Mielcu na początku lat sześćdziesiątych. W zespole konstrukcyjnym zajmującym się dotychczas szybowcami metalowymi, którym kierował inż. Zdzisław Żok, opracowano projekt koncepcyjny samolotu rolniczego, w którym próbowano uwzględnić wymagania NRD. Jednym z kuriozalnych wymagań było, aby niezależnie od wielkości samolotu, rozpiętość skrzydeł nie przekraczała 15 m, bowiem takie były wymiary bram w hangarach polowych. Prace nie były dalej kontynuowane.

Po zakończeniu programu modyfikacji samolotów myśliwskich typu MiG-15 i MiG-17, zmalało obciążenie biura konstrukcyjnego. Zrobiono wówczas tzw. burzę mózgów i pracowano nad koncepcjami samolotów rolniczych o najróżniejszych układach. Do etapu wstępnego doszła koncepcja inż. Alfreda Barona. Był to projekt dwusilnikowego tłokowego samolotu rolniczego napędzanego silnikiem AI-14, o układzie zastrzałowego górnopłata, ze zbiornikiem chemikaliów za kabiną pilotów i podwoziem z kołem przednim. Samolot otrzymał oznaczenie PZL M-12 A. Program przerwano na etapie wykonania makiety kabiny pilota i opracowywania dokumentacji technicznej.

Były to czasy, gdy stosunek władz centralnych do przemysłu lotniczego był nieprzychylny i zamierzano go zlikwidować. Zabrano się do tego z rzadką w Polsce konsekwencją. W pierwszym rzędzie przystąpiono do odcięcia dopływu specjalistycznych kadr do przemysłu i zlikwidowano jedyny wówczas Wydział Lotniczy w Politechnice Warszawskiej. Jednak pod koniec lat sześćdziesiątych tendencje likwidatorskie zaczęły słabnąć. W 1969 powołano Zakład Doświadczalny, którego podstawowym zadaniem było prowadzenie prac badawczo-rozwojowych i wdrożeniowych, poczynając od założeń, koncepcji i projektów wstępnych, poprzez opracowanie konstrukcji, dobór technologii, budowy i badania prototypów, do prac wdrożeniowych. W dziedzinie samolotów rolniczych zakład przystąpił do opracowania nowego, specjalistycznego samolotu rolniczego dla użytkowników w Związku Radzieckim.

Użytkownicy samolotów rolniczych dążą na całym świecie do maksymalnego zmniejszenia kosztów obróbki pól. Spowodowało to odchodzenie od stosowania w rolnictwie samolotów uniwersalnych i stworzyło podstawy do projektowania i budowy specjalistycznych samolotów rolniczych, przeznaczonych głównie dla rolnictwa i leśnictwa. Nowy samolot miał zastąpić w pracach agrolotniczych produkowany dotychczas An-2. W wyniku porozumienia z Instytutem Lotnictwa w Warszawie powołano wspólną grupę konstrukcyjną. Prowadzącym całość był inż. Adam Borowski, a ze strony Instytutu Lotnictwa — inż. Andrzej Frydrychewicz.

Nowy samolot oznaczono PZL M-14. Projekt wstępny ukończono w grudniu 1970 i przystąpiono do opracowywania dokumentacji technicznej prototypu. Wprowadzenie do produkcji seryjnej uzależnione było od oceny i stanowiska głównego użytkownika — Związku Radzieckiego. Koncepcja samolotu prezentowała się interesująco. Miał to być dolnopłat z zastrzałami; zbiornik chemikaliów umieszczono przed kabiną załogi, podwozie z kołem przednim. Napęd silnikiem turbośmigłowym GTD-10A o mocy 920 kW (1250 KM). Maksymalna masa startowa szacowana była na 5200 kg, ładunek chemikaliów 2200 kg, powierzchnia skrzydeł 52 m². Z uwagi na brak dopracowanego silnika prac nad M-14 nie kontynuowano.

Na początku lat siedemdziesiątych powstała w ZSRR nowa koncepcja samolotu rolniczego, opracowana przez zespół z Arseniewa pod przewodnictwem inż. Riamira Izmaiłowa. W rozmowach prowadzonych między zainteresowanymi stronami w Moskwie wiosną 1971 uzgodniono, że samolot według koncepcji R. Izmaiłowa będzie opracowany przez wspólny zespół polsko-radziecki, przy dużej pomocy naukowych i specjalistycznych instytutów radzieckich. Podjęcie tego tematu umożliwiło odbudowę i rozbudowę bazy konstrukcyjno-badawczej w zakładach lotniczych, głównie w WSK Mielec.

Mgr inż. Józef Oleksiak — twórca rodziny samolotów Dromader.

Zdjęcia: Lech Zielaskowski (2), Dariusz Jankowski (1) i archiwum (1)

Budowany samolot miał symbol PZL M-15; po pokazach w Paryżu w 1977 — do symbolu dodano nazwę Belfegor. Był to dwupłatowiec, z dwiema belkami wychodzącymi ze skrzydła górnego, na których zamocowano usterzenie. Napęd stanowił jeden silnik turbowentylatorowy (jak w radzieckich samolotach pasażerskich Jak-40) o oznaczeniu AI-25. Ten silnik pod względem zużycia paliwa nie był odpowiedni dla małych prędkości, z jakimi latają samoloty rolnicze, wpływał również na ogólny układ samolotu, ale silnika turbośmigłowego o wymaganym zakresie mocy nie produkowano seryjnie ani w ZSRR, ani w innych krajach RWPG. Zastosowano podwozie z kołem przednim, dwa zbiorniki chemikaliów umieszczono na zewnątrz kadłuba między górnym i dolnym płatem w osi belek kadłubowych. Kabina załogi mieściła się w przedniej części kadłuba, zapewniając doskonałą widoczność, ale narażając jednocześnie załogę na poważne niebezpieczeństwo w przypadku zderzenia z przeszkodą. Nowatorskim, bardzo udanym rozwiązaniem było zastosowanie sprężonego powietrza pobieranego z silnika do rozprowadzenia chemikaliów sypkich.

Prace projektowe nad M-15 rozpoczęto w lipcu 1971. Projekt wstępny samolotu ukończono w marcu 1972. W czerwcu poddano ocenie makietę samolotu w skali naturalnej i podjęto prace nad projektem technicznym. Ze względu na przyjęty niekonwencjonalny napęd samolotu zdecydowano się na budowę latającego laboratorium Lala-1. Laboratorium to zbudowano w Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Wykorzystano do tego celu samolot An-2, w którym po odcięciu tylnej części kadłuba wraz z usterzeniem, zabudowano silnik AI-25 oraz kratownicę z nowym usterzeniem, dostosowane do napędu odrzutowego. Pierwszy lot samolotu Lala-1 odbył się w Warszawie 10 lutego 1972.

W Mielcu zbudowano kolejne latające laboratorium, już bardziej zbliżone do przyszłego układu samolotu, oznaczone LLM-15. W jego budowie wykorzystano zespoły z samolotu An-14 Pszczółka, 30 maja 1973 wykonano w Mielcu pierwszy lot.

Prace nad budową prototypów postępowały szybko i pod koniec 1973 pierwszy prototyp przekazano do prób w locie. W styczniu 1974, w Mielcu, oblotu PZL M-15 dokonał pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa inż. Ludwik Natkaniec. Po trzech latach intensywnych prac, w 1976, skierowano samolot do produkcji seryjnej. W latach 1978 i 1979 partia próbna samolotów przechodziła wstępną eksploatację w ZSRR, NRD i w Polsce. W marcu 1979 samolot M-15 otrzymał radziecki certyfikat. W 1978 rozpoczęły się dostawy seryjnych samolotów.

Samolot ten charakteryzował się bardzo dobrymi własnościami pilotażowymi, miał dużą wydajność w obróbce pól, doskonałą jakość prac agro zwłaszcza z chemikaliami sypkimi. Maksymalna masa startowa wynosiła 5 750 kg, max. masa chemikaliów 2 200 kg. Samolot wymagał jednak dobrego przygotowania i wyposażenia obsługi naziemnej oraz zużywał bardzo dużo paliwa. Użytkownicy nie byli przygotowani do eksploatacji takiego osprzętu, a w świecie narastał wówczas kryzys paliwowy. Produkcję seryjną samolotu, po wyprodukowaniu 250 egz. (łącznie z prototypami), zakończono w 1981.

W tym samym okresie, gdy trwały prace nad M-15 przeznaczonym głównie dla Związku Radzieckiego i budowanym z uwzględnieniem specyficznych wymagań tego rynku, podjęto prace nad kolejnym specjalistycznym samolotem rolniczym, przeznaczonym przede wszystkim na rynki zachodnie. O powodzeniu sprzedaży na określone rynki decyduje dostosowanie wyrobu do wymagań odbiorców. Świadczą o tym chociażby rezultaty sprzedaży samolotów An-2 (wersja rolnicza). Mimo powodzenia na rynku radzieckim i krajów demokracji ludowej, nie udało się wejść z tym wyrobem do krajów zachodnich.

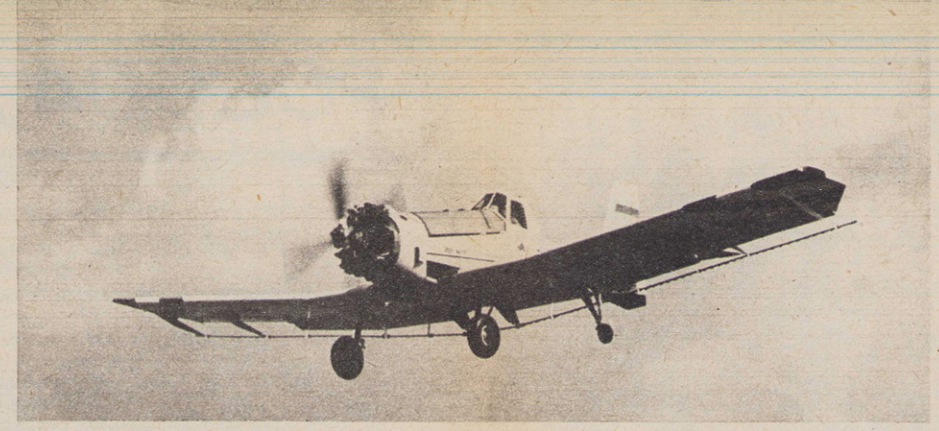
Ilustrują to liczby sprzedanych samolotów. W ciągu 26 lat produkcji seryjnej, na ogólną liczbę wyprodukowanych samolotów wersji rolniczych ok. 7 200 egz. — do obszaru drugiego, wliczając w to Jugosławię, wyeksportowano jedynie 64 samoloty, a jeśli nie liczyć Jugosławii, to eksport ten zamyka się liczbą 13 samolotów. Dążenie zakładu do opracowania samolotu rolniczego, z którym można by było wejść na rynki dolarowe, było zatem uzasadnione. Wejście na obce rynki jest ułatwione, jeżeli jakaś miejscowa firma wyraża zainteresowanie takim programem: chodzi tu o wykorzystanie krajowych doświadczeń, pomoc przy certyfikacji, wykorzystanie istniejącej już sieci serwisowej.

W 1974 jedna z firm amerykańskich produkująca m.in. samoloty rolnicze, Rockwell International, poszukiwała partnera dysponującego silnikami lotniczymi dużej mocy i możliwością projektowania samolotów. Nawiązano bliższe kontakty. W sierpniu tego roku mielecki pilot doświadczalny inż. Andrzej Pamuła został wysłany do Albany (USA), gdzie zapoznał się z produkowanym przez firmę samolotem S-2R Thrush. Jesienią tego roku przystąpiono do opracowywania koncepcji nowego samolotu rolniczego, napędzanego polskim silnikiem o mocy 736 kW (1000 KM), produkowanym od lat dla An-2. W samolocie planowano wykorzystać niektóre zespoły z S-2R. Projekt wstępny zakończono w styczniu 1974, a 27 lutego 1975 podpisano w Krakowie porozumienie kooperacyjne z firmą Rockwell o uruchomieniu programu budowy samolotu PZL M-18, bo takie oznaczenie przyjęto dla nowego samolotu. Dokumentację konstrukcyjną wykonano do lipca 1975; oprzyrządowanie do budowy prototypu było gotowe już we wrześniu tegoż roku. Budowano trzy prototypy: jeden do prób statycznych i dwa do prób w locie.

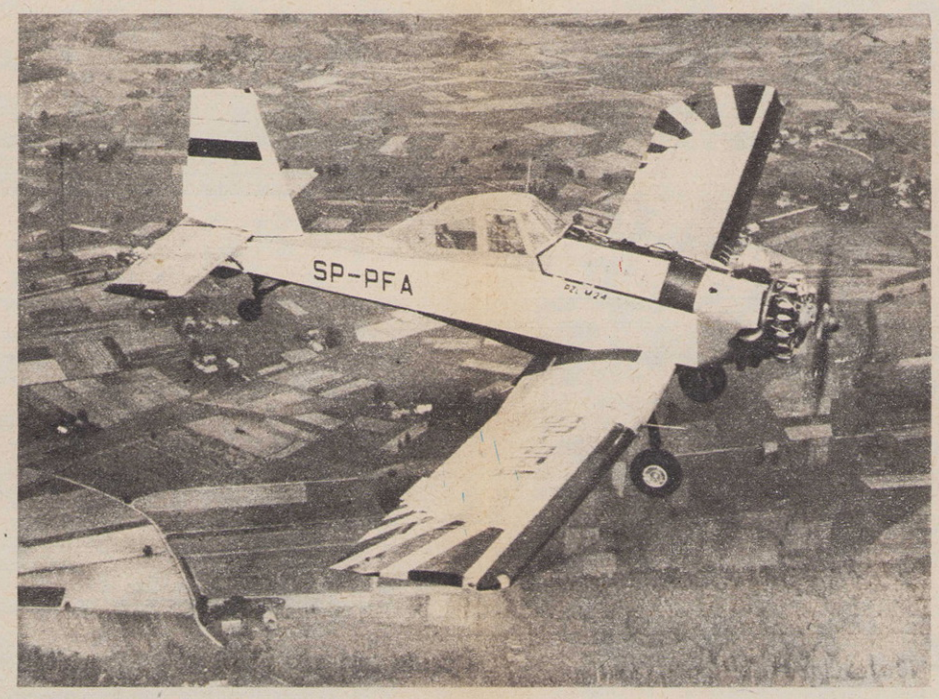
Dla samolotu wybrano układ uznawany w świecie za najbezpieczniejszy i najwygodniejszy w eksploatacji. Jest to jednosilnikowy dolnopłat, z podwoziem stałym, z kołem ogonowym samonastawnym, blokowanym do startu i lądowania. Napęd stanowi silnik tłokowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem o mocy 736 kW (1 000 KM) typu ASz-62Rm18. Kabina samolotu jest umieszczona za zespołem napędowym i zbiornikiem chemikaliów. Zbiorniki paliwa tylko w skrzydłach zewnętrznych, odsunięte od kabiny. Masa startowa samolotu wynosi 4 200 kg, a w kategorii ograniczonej 4700 kg. Udźwig chemikaliów odpowiednio 1 200 kg i 1 600 kg.

27 sierpnia 1976 na lotnisku Jasionka (Aeroklubu Rzeszowskiego) odbył się pierwszy lot prototypu, który pilotował inż. Andrzej Pamuła. Była to duża uroczystość dla załogi Ośrodka Badawczo-Rozwojowego. Drugi prototyp wzniósł się w powietrze 2 października 1976, pilotowany przez inż. Tadeusza Gołębiewskiego.

Rozpoczęły się intensywne próby w locie. Późną jesienią tego roku przeniesiono próby w locie do Mielca. Osiągi i własności samolotu były lepsze od zakładanych. Pierwsze informacje o samolocie i film z prób prototypów pokazano w grudniu 1976 na wystawie samolotów rolniczych Las Vegas (USA). Latem 1977 wystawiono PZL M-18 na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu. Szybką realizację programu zahamował na około pół roku wypadek w locie i rozbicie prototypu nr 1ZP01-02. Pilot uratował się skacząc ze spadochronem. Głównym powodem, jak się później okazało, było zbyt słabe usterzenie. Po wykryciu przyczyn szybko wprowadzono niezbędne zmiany i uzupełniono próby. W 1978 ukończono próby w locie fabryczne i państwowe oraz ukończono z pozytywnymi rezultatami próbną eksploatację tego samolotu w Polsce i w Egipcie. We wrześniu tegoż roku uzyskano polskie świadectwo typu (nr BB-120). W tym okresie zaszły wydarzenia, które wpłynęły dodatnio na dalszy rozwój programu. Kooperacyjna firma Rockwell wycofała się z budowy i produkcji samolotów rolniczych. Zakłady wytwórcze i uprawnienia odsprzedano firmie Ayces, która nie podjęła współ-



PZL M-18 Dromader



PZL M-24 Dromader Super

PZL M-21 Dromader Mini

ROLNICZE

pracy z naszym zakładem. Biorąc jednak pod uwagę bardzo zachęcające rezultaty z dotychczasowych prób zdecydowano kontynuować program budowy M-18 tylko własnymi siłami.

W realizacji programu brały udział różne instytucje i zakłady krajowe. W Instytucie Lotnictwa w Warszawie wykonano aerodynamiczne badania tunelowe, próby podwoziowe, próby rezonansowe całego samolotu i wzięto udział w opracowaniu dokumentacji aerodynamicznej. Instytut Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej wykonał dokumentację obciążeń samolotu, obliczenia wytrzymałościowe podstawowych zespołów oraz badania elastooptyczne głównych węzłów skrzydłowych. PZL Kalisz przygotował wersję silnika ASz62IRm18, PZL Hydral we Wrocławiu główne urządzenia instalacji hydraulicznej. PZL Bielsko — zbiornik laminatowy na chemikalia, Huta Baildon i Huta im. M. Buczka w Sosnowcu — nową stal chromowo-molibdenową i półfabrykaty z niej, a walcownie metali lekkich w Kętach nowe profile ze stopów aluminium. Akademia Rolniczo-Techniczna w Olsztynie przeprowadziła próby samolotowych instalacji rolniczych.

Dla zebrania zadowalającej liczby zamówień, warunkujących uruchomienie produkcji seryjnej, niezbędne było rozpoznanie rynku zbytu. Podjęto decyzję o uruchomieniu partii informacyjnej. Liczyła ona początkowo 7 samolotów, a następnie zwiększono ją do 10 egz. Pierwsze 5 samolotów z tej partii wyprodukowano do połowy 1978. Brały one udział w wystawach i pokazach lotniczych w Hanowerze, Las Vegas, na Targach Poznańskich, w Bolzano (Włochy), Budapeszcie, Belgradzie i Bagdadzie — działo się to w 1978. Pod koniec tego roku rozpoczęto wdrażanie samolotu do produkcji seryjnej oraz złożono aplikacje o zagraniczne świadectwa typu, o certyfikaty: francuski, kanadyjski i amerykański.

Pierwsze samoloty produkcji seryjnej zostały wykonane w 1979 w liczbie 2 egz. Setny samolot opuścił zakłady wiosną 1982, a dwusetny — wyprodukowano w 1983. Do końca 1987 wykonano ogółem 433 egz. M-18, z czego w OBR zbudowano 13 samolotów. PZL M-18 eksploatowane są w 17 krajach: Polsce, USA, Jugosławii, na Węgrzech, Kubie, w Kanadzie, Bułgarii, Turcji, Czechosłowacji, Nikaragui, NRD, Grecji, Wenezueli, Iranie, Maroku, Trynidadzie i Suazi. Tak szerokie wykorzystanie M-18 w świecie możliwe było po uzyskaniu liczących się certyfikatów zagranicznych, których obecnie Dromader ma 7 (polski, amerykański, kanadyjski, francuski, jugosłowiański, niemiecki i czechosłowacki). W końcowej fazie załatwiania jest również certyfikat chiński.

Oprócz wykonywania różnorodnych zabiegów agrolotniczych, takich jak nawożenie, zwalczanie chorób roślin i szkodników, defoliacja i desykacja, Dromader używany jest również do zwalczania pożarów lasów i upraw. Walkę z pożarami prowadzi wykonując loty patrolowe i gaśnicze. Gaszenie pożarów przeprowadza się przez zrzucenie tzw. bomb wodnych. W latach 1978—1983 przeprowadzono próby gaszenia pożarów lasów w Polsce, Francji, Kanadzie, Grecji, Portugalii i w NRD. Wyniki prób w pełni potwierdziły przydatność Dromadera w pożarnictwie.

Za opracowanie M-18 zespół pracowników OBR otrzymał w 1980 zespołową nagrodę państwową II stopnia w dziedzinie techniki. W 1981 na Międzynarodowych Targach Poznańskich samolot otrzymał tytuł Mistera Eksportu. Samolot został również wyróżniony złotymi medalami na wystawie sprzętu rolniczego w Nowym Sadzie (Jugosławia, 1979), na Międzynarodowych Targach Poznańskich (1979) oraz na międzynarodowych targach technicznych w Płowdiwie (Bułgaria, 1983) i w Lipsku (NRD, 1984). Samolot jest ciągle ulepszany i modyfikowany, a podstawą tego są uwagi i życzenia napływające od użytkowników. W 1984 powstała wersja dwukabinowa, oznaczona PZL M-18A, która stwarza możliwość przewożenia dodatkowo jednej osoby personelu technicznego na lądowisko robocze. Wprowadzono instalację ogrzewania i filtrowania powietrza doprowadzanego do kabiny pilota. Powiększono do 726 dm³ zbiorniki paliwa oraz zastosowano elektro-hydrauliczne sterowanie aparaturą agro, co znacznie zmniejszyło wysiłek fizyczny pilota. Praktycznie w produkcji seryjnej znajduje się obecnie tylko wersja M-18A.

Dla ułatwienia szkolenia opracowano wersję szkolno-treningową (dwuster), oznaczoną PZL M-18AS. Dwa prototypy tej wersji wykonane pod koniec 1987, przechodzą próby w locie.

W trakcie realizacji programu samolotu M-18 powstała koncepcja opracowania rodziny samolotów rolniczych, zunifikowanych ze sobą, składającej się z samolotów o różnych wielkościach. Koncepcja ta jest obecnie realizowana. Budowa takiej rodziny samolotów ma swoje uzasadnienie ekonomiczne. W obróbce małych pól i przy stosowaniu małych dawek chemikaliów na hektar, ekonomiczniejsze są małe samoloty, natomiast przy pracach na dużych obszarach i przy stosowaniu dużych dawek chemikaliów oraz w gaszeniu pożarów są ekonomiczniejsze i skuteczniejsze samoloty duże. Ważnym czynnikiem jest obsługa techniczna i zaopatrzenie w części zamienne. Użytkownik mający rodzinę samolotów, jest obsługiwany przez służby serwisowe jednego zakładu, a nie wielu. Unifikacja samolotów ułatwia również zaopatrywanie w części zamienne. Wszystko to wpływa na obniżenie kosztów eksploatacji i wzrost sprawności użytkowania.

Po zrealizowaniu tej koncepcji PZL Mielec byłby jedynym zakładem lotniczym w świecie oferującym odbiorcom taką rodzinę samolotów rolniczych.

Rodzina samolotów rolniczych Dromader składać się będzie z czterech (jak dotychczas) typów, a mianowicie: Dromader Super, Dromader, Dromader Mini i Dromader Mikro. Przy tworzeniu tych samolotów bazowano na silnikach produkcji polskiej o mocach 920 kW (1200 KM), 736 kW (1000 KM), 441 kW (600 KM) i 216 kW (280 KM), wytwarzanych w PZL Kalisz i PZL Rzeszów. Udźwig chemikaliów będzie wynosił odpowiednio: 1600, 1200, 900 i 500 kg.

Rodzinę samolotów zapoczątkował PZL M-18, który ma obecnie nazwę Dromader bez dodatkowych określeń.

Prace nad samolotem rolniczym mniejszym od Dromadera rozpoczęto w OBR Mielec w styczniu 1980. Dokumentację konstrukcyjną ukończono w czerwcu tego roku. Budowę dwóch prototypów przeznaczonych do prób w locie oraz niezbędne próby wytrzymałościowe rozpoczęto w sierpniu 1980. Pierwszy lot PZL M-21 Dromader Mini, bo takie oznaczenie i nazwę otrzymał samolot, odbył się 18 czerwca 1982. Samolot był pilotowany przez pilota doświadczalnego, a jednocześnie szefa pilotów w Mielcu, inż. Tadeusza Pakułę. Początkowo samolot był wyposażony w silnik PZL-3S, a następnie zabudowano docelowy silnik PZL-3SR czyli silnik o mocy 441 kW (600 KM) z reduktorem. Drugi prototyp wzleciał w powietrze w marcu 1985. Po próbach fabrycznych samolot przechodził wstępną eksploatację w kraju i w ciągu dwóch sezonów w Jugosławii (1986 i 1987). Rezultaty były pozytywne. Wylatano wymaganą ilość godzin, warunkującą wystąpienie o krajowe świadectwo typu. W czerwcu 1985 Dromader Mini otrzymał tymczasowe świadectwo typu. Do uzyskania stałego świadectwa pozostało przeprowadzenie prób korkociągu, których wykonanie planowane jest w roku bieżącym.

Większość użytkowników samolotu M-18 wyrażała zainteresowanie również mniejszą jego wersją, z silnikiem o mniejszej mocy i o mniejszym udźwigu, lecz zunifikowanym w maksymalnym stopniu ze swym pierwowzorem. Posiadanie obu typów samolotów pozwoliłoby użytkownikom na elastyczniejsze wykorzystanie sprzętu w pracach agrolotniczych zróżnicowanych wielkością upraw i rodzajem stosowanych zabiegów, a w konsekwencji — uzyskiwaniem lepszych efektów ekonomicznych. Samolotem Mini interesowali się użytkownicy w Nikaragui, Jugosławii, NRD i Bułgarii.

M-21 przeznaczony jest do wykonywania prac agrolotniczych na niewielkich obszarach. Masa startowa samolotu wynosi 3 300 kg w kategorii normalnej i 3 600 kg w kategorii ograniczonej. Może on zabierać od 800 do 1 100 kg chemikaliów. Zespół napędowy samolotu stanowi silnik tłokowy o mocy 441 kW (600 KM) typu PZL-3SR produkcji PZL Rzeszów.

Prowadzi się ostatnio rozpoznanie rynku zbytu dla określenia zapotrzebowania na ten typ samolotu. Od jego wyników zależeć będzie decyzja o wprowadzeniu samolotu do produkcji seryjnej.

Dromader Mini ma 70% części i zespołów identycznych jak w M-18; z głównych zespołów są to: skrzydła zewnętrzne z lotkami i klapami, usterzenie poziome i pionowe, tylna część kadłuba z kabiną pilota, podwozie ogonowe, koła główne wraz z hamulcami, zespoły agro.

Prace nad samolotem większym od M-18 rozpoczęto w 1981. Samolot oznaczono PZL M-24 Dromader Super. Projekt wstępny ukończono w czerwcu tegoż roku i po jego akceptacji oraz akceptacji założeń techniczno-ekonomicznych przez Radę Naukowo-Techniczną Ośrodka Badawczo-Rozwojowego, przystąpiono do opracowania dokumentacji wykonawczej prototypu. Dokumentacja rysunkowa została zakończona w połowie 1982. Wykonawstwo warsztatowe realizowano w miarę zwalniania się mocy produkcyjnych do wyrobów priorytetowych. W związku z tym prototyp do prób wytrzymałościowych statystycznych przekazano dopiero w końcu stycznia 1987, a egzemplarz nr 2 do prób w locie był gotowy pod koniec lutego 1987. Egzemplarz nr 3, również z przeznaczeniem do prób w locie, ukończono w październiku 1987. W programie biorą udział tradycyjni kooperanci.

W Instytucie Lotnictwa wykonano dynamiczne próby podwoziowe, próby aerodynamiczne segmentów usterzeń, próby rezonansowe oraz wykonano instalację cieczową agro o dużej wydajności (40 dm³/s). Na Politechnice Rzeszowskiej przeprowadzono część prób: próby wytrzymałościowe podwozia głównego i ogonowego oraz wykonano badania elastooptyczne głównych węzłów skrzynkowych. W PZL Kalisz wykonano docelową jednostkę napędową. Jest to silnik o mocy 883 kW (1 200 KM), który oznaczono symbolem K9. Pod koniec 1987 trzy silniki tego typu dopuszczono do prób w locie. W zakładach Stomil w Poznaniu opracowano nową wersję opon dla kół głównych. Zakład Metali Lekkich w Kętach wykonał nowy profil dla podskrzydłowych rur cieczowych. Wojskowa Akademia Techniczna wykonała drenażowe badania modelu segmentu skrzydła ze slotem i klapą. Modelarze lotniczy z Krosna wykonali latający model samolotu zdalnie sterowany, przeznaczony do prób korkociągu. Model pilotował inż. Waldemar Peszke z Krosna. Część prób przeprowadzono w 1987. W OBR w Mielcu wykonano próby funkcjonalne i wytrzymałościowe, potrzebne do dopuszczenia samolotu do lotów z ograniczeniami.

Pierwszy lot samolotu (techniczny) odbył się na lotnisku w Mielcu 14 lipca 1987, samolot pilotował ten sam pilot, który dokonywał oblotu M-18 — inż. Andrzej Pamuła. Próby w locie trwają.

Samolot PZL M-24 przeznaczony jest do wykonywania typowych prac agrolotniczych, w szczególności do prac na dużych obszarach, jak również do zabiegów specjalnych — ga-

szenie pożarów zrzutami bomb wodnych. Napęd stanowi silnik ASz-62IR o mocy 736 kW (1000 KM), sprawdzony w wieloletniej eksploatacji w An-2 i M-18. Jako docelowy jest przewidziany zmodyfikowany silnik K9 o mocy 883 kW (1200 KM). Zbiornik chemikaliów ma objętość 2700 dm³. Masa startowa wynosi 5000 kg w kategorii normalnej i 5300 do 5500 w kategorii ograniczonej. Masa zabieranego paliwa i ładunków chemikaliów wynosi 2000 kg dla kategorii normalnej. Pojemność zbiorników paliwa do 1400 dm³. Kabina samolotu jest dwuosobowa; zasadnicza jest kabina przednia. Samolot bardzo łatwo może być przystosowany do uzyskania wariantu szkolnego. W podwoziu zastosowano nowy typ amortyzatorów dwukomorowych, poprawiających znacznie amortyzację w przypadku małych mas.

W przygotowaniu są wersje z silnikami turbośmigłowymi. Wersję taką, z silnikiem znanej firmy Pratt-Whitney, oznaczono PZL M-24T. Dokumentacja konstrukcyjna jest na ukończeniu. Wytwarza się części i zespoły. W grudniu 1987 otrzymano z firmy Pratt makietę silnika.

W przygotowaniu jest również wersja M-24 napędzana silnikiem radzieckim TWD-20 (stanowi napęd samolotu An-3). W związku z powyższymi wersjami zwiększono liczbę budowanych prototypów M-24 z 3 do 5.

Kolejnym samolotem rolniczym z rodziny Dromader, do opracowania którego przystąpiono w OBR Mielec, był PZL M-25 Dromader Mikro. Jak wynika z nazwy, jest to najmniejszy samolot tej rodziny. Projekt wstępny samolotu ukończono w marcu 1983. W grudniu 1987 dokumentacja techniczna prototypu była na ukończeniu.

Samolot jest budowany w układzie typowym dla rodziny Dromader. Napęd stanowi silnik tłokowy gwiazdowy AI-14RDP o mocy 216 kW (280 KM) produkcji PZL Kalisz. Ten rodzaj silnika od wielu lat jest produkowany i został sprawdzony w samolotach PZL-101 Gawron i PZL-104 Wilga. Udźwig chemikaliów wynosi ok. 500 kg. Masa startowa 1 650 kg, pojemność zbiornika chemikaliów 880 dm³.

Dromader Mikro jest przeznaczony głównie do zabiegów ochronnych (upraw, sadów, lasów) małymi ilościami chemikaliów (do 25 km/ha). Byłby szczególnie przydatny jako samolot interwencyjny w pracach ochronnych oraz jako samolot do przeprowadzania obróbki wykończeniowej na obrzeżach dużych pól. Może pełnić również funkcję samolotu obserwacyjnego i patrolowego przy lokalizacji pożarów lasów.

Parametry techniczne PZL M-25 są równorzędne z parametrami konstrukcji liczących się w świecie firm Cessna, Piper, Embraer. Na rynkach RWPG wypełnił on lukę, jaka powstała po zaprzestaniu produkcji PZL-101 Gawron i Z-37 Čmelak, oferując jednocześnie bezpieczniejszy układ konstrukcyjny. Perspektywa zbytu w strefie dolarowej — to głównie kraje trzeciego świata, a także Europa Zachodnia, gdzie ceny konkurencyjnego sprzętu produkcji amerykańskiej są wyższe o koszty transportu przez ocean.

W OBR Mielec prowadzi się od 1984 prace nad nowym samolotem rolniczym dla użytkowników w Związku Radzieckim. Podstawą tych prac były decyzje podjęte we wrześniu 1984 po spotkaniu w Warszawie z Ministrem Lotnictwa Cywilnego ZSRR B. Bugajewem.

Dotychczas ze strony PZL Mielec przedłożono stronie radzieckiej projekt koncepcyjny nowego samolotu, który oznaczono symbolem PZL M-28 (data wydania studium — listopad 1985). Projekt rozwinięto do projektu wstępnego (datą wydania — sierpień 1986). W projekcie zmieniono oznaczenie samolotu z PZL M-28 na PZL M-30 ze względu na mylenie z produkowanym samolotem An-28. Jako podstawę opracowania przyjęto wymagania techniczne RWPG. Udźwig chemikaliów wynosił 2400 kg, masa startowa 5500 kg, napęd — silnik konstrukcji radzieckiej TWD-20 o mocy 1011 kW (1375 KM). Układ samolotu — jak w Dromaderach, tzn. jednosilnikowy dolnopłat, podwozie z kołem ogonowym, kabina załogi położona za zespołem napędowym i zbiornikiem chemikaliów.

Projekt był dyskutowany w Moskwie w styczniu 1987 i nie uzyskał aprobaty. Następnie powołano wspólny zespół konstrukcyjny, złożony ze specjalistów polskich i radzieckich, z biur konstrukcyjnych OBR Mielec i OGK Kijów, dla opracowania nowych wersji An-28 i nowego samolotu rolniczego. Prace prowadzone są nadal.

Nie sposób zakończyć artykuł o samolotach rolniczych PZL Mielec bez krótkiego przypomnienia niektórych danych podstawowego wyrobu zakładu — samolotu An-2.

Został on, jak uprzednio wspomniano, skonstruowany w biurze O. Antonowa w Kijowie w 1948. Początkowo był wytwarzany seryjnie w Związku Radzieckim, wyprodukowano go tam około 3 000 sztuk. Na podstawie licencji był produkowany również w Chińskiej Republice Ludowej. Od 1960 jest produkowany seryjnie w Polsce, w PZL Mielec. Jest jednym z nielicznych w świecie samolotów produkowanych tak długo, aż 27 lat i w dalszym ciągu znajdującym nabywców. Do końca 1987 wykonano w Mielcu w sumie 10 862 samoloty, z czego wyeksportowano do ZSRR 92% w tym 6 716 egz. wersji rolniczej. Odbiorcami tego samolotu, poza ZSRR i Polską, jest 16 krajów z różnych kontynentów: Bułgaria, CSRS, NRD, Jugosławia, Rumunia, Węgry, KRLD, Mongolia, Irak, Wielka Brytania, Wietnam, Turcja, Irak, Wenezuela, Francja, Holandia i Nikaragua.

W ramach umowy licencyjnej otrzymano dokumentację wersji transportowej, rolniczej i morskiej (An-2T, -R, -W). W biurze mieleckim opracowano wersję transportowo-pasażerską (An-2TP), pasażerską (An-2P), fotogrametryczną (An-2F), geofizyczną (An-2 Geof.), transportowo-desantową (An-2TD), sanitarną (An-2TPS) i rolniczo-transportowo-desantową (An-2RTD). Prowadzona jest również ciągła modernizacja samolotu. Eliminuje się usterki wykrywane w eksploatacji u różnych użytkowników oraz podnosi się żywotność struktury i wyposażenia samolotu. Działania te podejmowane są przy współudziale biura konstrukcyjnego OGK Kijów. Zmodernizowano wyposażenie samolotu. Na życzenie odbiorców może być stosowane również wyposażenie radiowe i radiowo-nawigacyjne takich firm jak Narco, King czy Becker.

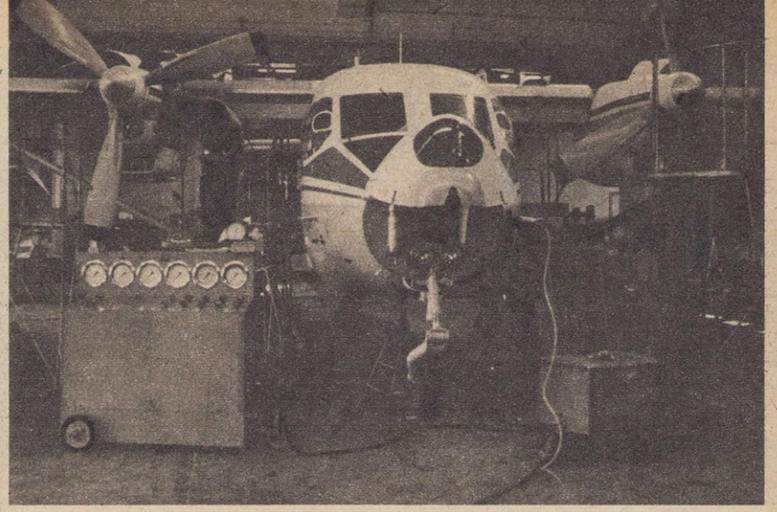
Szczególnie dużo wysiłku włożono w ulepszenie wersji rolniczej. Zmieniono zbiornik chemikaliów z metalowego o pojemności 1 200 dm³ na laminatowy o pojemności 1 350 dm³. Poprawiono zabezpieczenie antykorozyjne samolotu, zmodernizowano wyposażenie agrolotnicze i wprowadzono sterowanie elektropneumatyczne aparaturą agro. Uzyskano zwiększoną żywotność samolotu do pierwszej naprawy z 800 do 2 000 h.

Nie poprzestano na ulepszeniach istniejących wersji An-2 i w 1981 rozpoczęto prace nad nową wersją rolniczą, oznaczoną An-2RA. Główne zmiany polegały na dostosowaniu samolotu do wykonywania lotów roboczych z jednoosobową załogą, wprowadzeniu nowego zbiornika chemikaliów o pojemności zwiększonej do 2200 dm³ i dużej gardzieli wylotowej (0,4 × 1,0 m) umożliwiającej szybki zrzut ładunku w sytuacjach awaryjnych. Wprowadzono również nowe instalacje agro do cieczy, do materiałów sypkich i do zrzucania bomb wodnych. Zastosowano lżejsze koła główne z hamulcami tarczowymi oraz wprowadzono samolotową instalację hydrauliczną zamiast pneumatycznej.

Projekt wstępny tej wersji (An-2RA) zakończono w czerwcu 1981. Zbudowano dwa prototypy, w tym jeden do prób wytrzymałościowych. W latach 1981 i 1984 prowadzono próby fabryczne. Rozszerzenie certyfikatu krajowego na wersję RA otrzymano 27 sierpnia 1985.

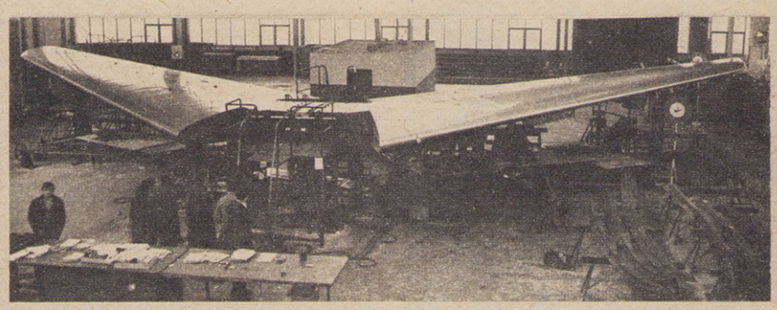
Prototyp przekazano do eksploatacji do Zakładu Usług Agrolotniczych, skąd otrzymano pozytywną opinię. Prowadzone są obecnie badania rynku zbytu. Samolot był demonstrowany w 1985 w Olsztynie na V Konferencji Naukowo-Praktycznej Krajów RWPG. Nowa wersja jest wydajniejsza i pozwala uzyskać mniejszy koszt obróbki hektara niż wersja dotychczas eksploatowana.

Mgr. inż JÓZEF OLEKSIAK



Przed próbami w locie An-28, szczegółowa kontrola samolotu na ziemi.

Zdjęcie: Lech Zielaskowski



Zakłady lotnicze w Mielcu produkują elementy do samolotów szerokokadłubowych Il-86 i Il-96.

Zdjęcie: WSK PZL Mielec

PODGLĄDAMY PRODUKCJĘ

Tam, w górze, znad skrzydeł wszystko wydaje się takie małe, płaskie, przesłonić dłonią i ulata przez rozpostarte palce. Tu, na ziemi nawet drobiazg urasta czasem do niebotycznego problemu, a człowiekowi trudno wszystko ogarnąć, nawet wyobraźnią.

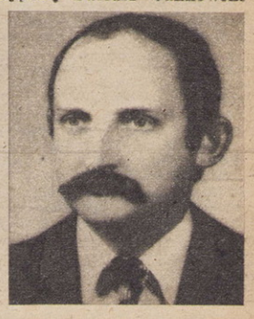
Inżyniera Kazimierza Bryłę — szefa produkcji zespołów kooperacyjnych w zakładzie lotniczym WSK PZL Mielec często pyta ktoś z grupki zwiedzających zakład: „A cóż to za ogromne skrzydła?" — „To tylko ogon — ogon od wielkiego ustrojstwa" — odpowiada szef ze śmiechem. Ale gdy sam, będąc niedawno w Woroneżu, usiadł po raz pierwszy w kabinie pilota Ila-96 — przestał się śmiać. Patrzył na ziemię z wysokości piątego piętra, oglądał pokłady dla 350 ludzi, w tym jeden z pomieszczeniami na kino, kawiarnię oraz ogromny pokład bagaży. Odtąd cierpliwie objaśnia: „To, co Państwo właśnie oglądają, to usterzenie do radzieckiego aerobusu Il-96-300; statecznik pionowy o długości 11,5 metra, poziomy o rozpiętości 16,5 metra, a dalej zespoły do Il-86, produkowane w Mielcu od 11 lat".

Załogę trzech wydziałów Ila — obróbki mechanicznej części i dwóch wydziałów montażu dużych zespołów stanowi głównie młodzież. Absolwenci technikum mechanicznego i przyzakładowej szkoły zawodowej WSK. Pierwsze i drugie pokolenie pracowników wytwórni. Przełożeni twierdzą, że za żadne skarby nie zamieniliby ich na innych. Oni sami mówią, że tu nie chodzi tylko o dobre pensje. Chodzi także o to, że praca jest ciekawa, a przede wszystkim o dobrą atmosferę.

Ta młoda załoga najmłodszych wydziałów lotniczych wytwórni robi i wysyła co miesiąc do Woroneża komplet usterzeń do Ila-86. Wszyscy — 650 ludzi — pracują w akordzie. Pod koniec lutego wysłali do odbiorcy radzieckiego pierwszy komplet usterzenia do nowego Ila-96-300. Mimo zmian statecznika pionowego i częściowej zmiany statecznika poziomego wykonali je bez zarzutu. A przecież mają tu do czynienia z wieloma nowymi, nie znanymi im dotąd technologiami. Wspomnijmy chociażby o drganiu powierzchniowym, obróbce tytanu, umacnianiu otworów czy połączeniach śrubownikami.

Konstruktorzy lotniczy WSK PZL Mielec (od lewej): mgr inż. Kazimierz Gocyła — wieloletni szef Biura Konstrukcyjnego WSK PZL Mielec; główny konstruktor samolotu rolniczego o napędzie odrzutowym PZL M-15 oraz jego wersji rozwojowych. Brał udział w pracach innych zespołów konstruktorskich. Mgr inż. Jerzy Kieroński — kierownik wspólnego polsko-radzieckiego zespołu konstruktorskiego nowego samolotu rolniczego dużego udźwigu. Uczestniczył w pracach zespołu konstruktorskiego samolotu PZL M-15 i jego wersji rozwojowych. Mgr inż. Jarosław Rumszewicz — absolwent Politechniki Warszawskiej. Od 1971 zatrudniony w Biurze Konstrukcyjnym Samolotów Rolniczych WSK PZL Mielec. Główny konstruktor samolotów PZL M-21 oraz PZL M-25. Brał udział przy opracowaniu samolotu PZL M-18.

Zdjęcia: Dariusz Jankowski



Z lewej: Edward Domagała — kierownik zmianowy w W-50. Tutaj, do 10 września 1939, pracował jego ojciec, tutaj zatrudniony jest też jego syn jako mistrz. ● Z prawej: Józef Rado pracuje w zakładach i jednocześnie w W-53 od 1965. Jako młody brygadzista — monter płatowcowy, jest jednym z najbardziej doświadczonych i najstarszych pracowników wydziałów, gdzie powstają elementy do II-86 i II-96.

Zdjęcia: Dariusz Jankowski

ZAPROSZENIE DO DYSKOTEKI

Dyskoteka — tą nazwą zakładowi dowcipnisie ochrzcili jeden z przedwojennych wydziałów przedsiębiorstwa — półmontaż W-50. Tutaj zaczyna się trasa większości oficjalnych delegacji. Goście najczęściej udają, że przez hałas pracujących młotków i wiertarek pneumatycznych słyszą, co do nich wykrzykują gospodarze, a gospodarze mają przygotowaną odpowiedź na pytanie: jak długo tu ludzie wytrzymują? Otóż jedni uciekają po dwóch, trzech latach pracy, a inni zostają na lat trzydzieści i dłużej. Na co dzień są bowiem drgania i hałas, ale robota czysta i porządna, a gdzie indziej babranie się w oleju i wiórach. Trzeba się przyzwyczajać do nagłej ciszy podczas przerw w pracy, a to przychodzi jednym łatwiej, innym trudniej.

W wydziale pracuje nieco ponad 800 ludzi, głównie monterzy samolotów. Obowiązuje system brygadowy i akord zespołowy. Brakuje ludzi — ok. 70 monterów. Podjęto tu pracę tyluż absolwentów szkoły przyzakładowej, ale już dziś wiadomo, że niewielu z nich zostanie. Część pójdzie do technikum lub do wojska, a część nie będzie chciała zostać, głównie ze względu na warunki pracy, bo zarobki są konkurencyjne w porównaniu z innymi zakładami. Nie pomogą trzymadła, które częściowo eliminują drgania przy nitowaniu, albo specjalne rękojeści pistoletowe przy młotkach, które już nie wyginają dłoni pracownika i podobne usprawnienia. Nie pomoże działający przy wydziale specjalny punkt medyczny, gdzie przez pół godziny pracownicy poddawani są masażowi rąk i gimnastyce rekreacyjnej. Ma to zapobiegać chorobie wibracyjnej i martwicy rąk. I w dużym stopniu zapobiega, ale nie eliminuje. Toteż na półmontażu szczególnie wypatruje się nowych technologii. Młodzież niecierpliwie, starsi — sceptycznie.

Przy M-18 zastosowano bezudarowe nitowanie, ale wkrótce zaproponowano inne rozwiązanie — nitowanie w prasach pneumatycznych, tylko że tego rodzaju nitowania jest niewiele. Dopiero przy An-28 wprowadzono większą ilość zespołów zgrzewanych, eliminujących hałas i drgania, ale dotyczy to tylko ścianek kadłuba i pokryć skrzydła. Mimo wszystkich zastrzeżeń jest to dość wyraźny postęp. Warto odnotować oksydowanie chemiczne czyli m.in. zabezpieczenie antykorozyjne zespołów klejowo-zgrzewanych, stosowane od siódmej serii An-28. I tak powoli dojdziemy do roku 2001, kiedy w „dyskotece", w osobistych słuchaweczkach słychać będzie rytm bluesa lub staruszkę Madonnę, a monter będzie zgrzewał elementy laserem. A może prędzej rozwinie zupełnie skrzydła wydział przyszłości wytwórni, czyli laminatów i tworzyw sztucznych?

Tymczasem nie sposób obejść się bez wydziału, który nazywany jest:

CZTERDZIESTY PIERWSZY

Tutaj zaczyna się produkcja samolotu — w tej długiej, niewysokiej hali, gdzie każdy centymetr powierzchni wykorzystany jest do maksimum. W-41 to 80 tysięcy pozycji, od najdrobniejszych detali do części o dużych gabarytach. Tych 80 tys. pozycji rozłożono na 10 placówek produkcyjnych, 5 oddziałów i blisko tysiąc ludzi. Asortymentowo najwięcej przerabia tłocznia pras lekkich. Prace ręczne i elementy bardziej złożone to placówka 4. Najtrudniejsze — elementy nośne samolotów z trudnymi pokryciami przypadają fachowcom z 7 i 3 placówki. Są jeszcze: obróbka galwaniczna, cieplna i zmywalnia blach, oddział przyrządowy i nietypowa odlewnia (formowalnia wytłoczników ołowianocynkowych na podstawie wzorników), regeneracja części i wykonawstwo drobnych przyrządów. Konik szefa, inż. Stanisława Kozuba, to oddział planistyczno-dyspozytorski, czyli sztab, do którego głównych zadań należy przygotowanie wszystkiego, co potrzebne dla produkcji.

Proces frezowania chemicznego części do Ił-86, a obecnie i do An-28, spośród krajów RWPG stosowano tylko w ZSRR i na Węgrzech. Obróbkę blach tytanowych (metalu lekkiego i odpornego, lecz z trudem poddającego się jakimkolwiek zabiegom) wprowadzono po raz pierwszy przy An-28. Łożyska ślizgowe wytwarzane metodą obróbki plastycznej jako tuleje metalotelflonowe (metal pokryty nieścieralnym teflonem) to patent i licencja ZSRR, lecz wdrożenie mieleckie, po półtorarocznych doświadczeniach.

W-41 ma znakomitą kadrę. Niestety, zbyt szybko odchodząca. Na emeryturę odchodzi więcej fachowców niż jest młodzieży, chętnej podjąć pracę. Zawód — ślusarz-blacharz nie jest atrakcyjny dla młodych, a szkoda, bo można się tu naprawdę wiele nauczyć i dobrze zarobić. Odeszli na emeryturę tacy fachowcy jak Kazimierz Dąbkowski — po 40 latach pracy oraz ustawiacz Stanisław Kardyś — po 38 latach pracy. Pracowników o takich kwalifikacjach i takim stażu zawodowym jest w wytwórni wielu. Specyficzny pod tym względem jest W-23

NAJGORĘTSZY

wydział zakładu. Określa go niewdzięczna nazwa „karny". Słychać ją z trybun fabrycznego klubu sportowego, gdy wściekli kibice wrzeszczą pod adresem tego, który „spartolił piłkę": „Na piaskownię go, na piaskowni!!!"

Oprócz piaskowni bardzo trudno jest w hartowni, galwanizerni i odlewni, a również przy obróbce cieplnej i pokryciowej. Cały wydział zaliczono do I kategorii zatrudnienia. 460 ludzi obsługuje wszystkie wydziały i zakłady przedsiębiorstwa, nie tylko zakład lotniczy. Świadcza usługi na zewnątrz — głównie dla przedsiębiorstw i kooperantów w zrzeszeniu. Na tych 460 ludzi połowa to pracownicy ze stażem pracy 25, 30 i więcej lat. Co ich tutaj tak długo trzymało?

Ciekawe wydaje się także to, w jaki sposób próbuje się odmłodzić kadry wydziału. Po pierwsze wprowadzono atrakcyjniejszy niż dotąd system płacowy: czterobrygadówkę i akord brygadowy na trzy zmiany. Po drugie — okresowo w szkole przyzakładowej kształci się określoną grupę młodzieży w deficytowych zawodach. Po trzecie — próbuje się wprowadzać nowe technologie, poprawiające warunki pracy. Obecnie bodaj najpilniejszą do załatwienia sprawą jest rozgęszczenie wydziału. Poza W-23, który na razie czeka na przeprowadzkę, w tym roku przeżyło ją kilka wydziałów lotniczych m. in. W-56. Ten wydział, czyli montaż ostateczny, przeprowadził się na nową halę

W CIĄGU JEDNEGO DNIA.

Nowa hala robi wrażenie kolosalne. Statystycznie rzecz biorąc montuje się tu w każdym dniu jeden samolot. W ubiegłym roku, po 30 latach pożegnano Iskrę. W tej chwili realizowane są kontrakty na nieśmiertelnego An-2, a w fazie wykończeniowej jest partia Dromaderów dla Czechosłowacji. Z 7 An-28 dla ZSRR widać na razie 5. Powinny już być gotowe wszystkie. Brakuje śmigieł z Warszawy i butli tlenowych z ZSRR, z opóźnieniem przyszły też silniki. W-56 przekazuje na „start" niekompletne samoloty. Nie ma innego wyjścia niż przez bramę lotniska, bo magazynów na niekompletne samoloty budowniczowie fabryki nie przewidzieli.

Na „starcie" więc, jak w soczewce, kumulują się wszystkie niedoróbki, które są niedopuszczalne. Każdy mechanik podpisuje się pod dokumentem potwierdzającym usunięcie przez niego usterki. Każdego mechanika kontroluje jeszcze inny mechanik i kontroler jakości oraz pilot. Stąd nie wolno wypuścić bubla.

Co trzeci pracownik W-57 przepracował tu 30 i więcej lat. Pół życia. Ilu z nich ma osłabiony słuch, chore stawy, zszarpane nerwy? Odeszli na emeryturę tacy znakomici mechanicy jak Alojzy Mikrut, kolej na Jana Miśka i Eugeniusza Bisikiewicza, później na Tadeusza Pachnę i starszego mistrza Zdzisława Jarosa oraz wielu innych. Mają następców. „Start" przyciąga m. in. możliwością ewentualnej pracy w strefie dolarowej. Ta kusząca perspektywa nie dotyczy wszystkich. Jeśli w ciągu dwóch do pięciu lat nie zasłuży się na miano dobrego mechanika, pilota, pracownika — trzeba sobie szukać pracy poza „startem". Bowiem „start" to sprawdzian jakości samolotów i ludzi.

KRYSTYNA TURZENIECKA-JANOS

INŻYNIER KONSTRUKTOR

46 258 arkuszy formatu A4, czyli 7420 rysunków zawartych w 204 teczkach, to dwa ściśle ze sobą powiązane tematy badawczo-rozwojowe: PZL M-20 Mewa i PZL M-26 Iskierka. Kolejne wyroby wytwórni, którą KRZYSZTOF PIWEK nazywa „maszynką do robienia dużych, ciekawych rzeczy". To również „trochę komfortu psychicznego" samego Krzysztofa — jednego z najmłodszych głównych konstruktorów w mieleckim OBR SK, prowadzącego obydwa samoloty od pierwszych kresek na deskach do prób w locie. Czy również do seryjnej produkcji i sukcesu handlowego?

Główny konstruktor żachnął się już wcześniej:

— Nie jesteśmy znów tacy genialni. Była dokumentacja amerykańska. My doprowadziliśmy do tego, że w każdej chwili można podjąć w naszych warunkach seryjną produkcję tych samolotów.

A więc to tak? Bierze się amerykańską licencję, tam potrzebną już psu na budę. Ten przepis już w kraju wypróbowaliśmy. Niezbyt wyszedł nam na zdrowie.

— W 1972 rozpoczynałem w Mielcu pracę, był to początek M-15 — mówi inż. Piwek. — O dziwo, całą naszą grupkę świeżo upieczonych inżynierów wprzęgnięto od razu w to przedsięwzięcie. Zaczęły się obliczenia, a po roku próbowaliśmy już kształtować konstrukcję. Pojawiły się pierwsze techniczne rozterki: taki napęd — na pewno? A może inny? Potem: po co optymalizować funkcję samolotu? — on już umierał śmiercią naturalną. Czy naturalną? M-15 umierał dla nas powoli, dojrzewaliśmy przy nim, on nas ukształtował. Zaczęliśmy patrzeć szerzej, na świat, na kraj, na naszą firmę, na nas wreszcie, jakby przez sączek przepuszczając te same informacje wciąż na nowo.

To było 13 lat temu. Wtedy powstało w OBR coś na kształt komórki zajmującej się prognozowaniem. Pracowali na tej samej sali, blisko siebie. Ileż to razy dochodziło do wzbudzenia mózgów. Spojrzenie abstrakcyjne umiał w nich zaszczepić ich kolega — inż. Tadeusz Widełka (nieżyjący już). Umiał podtrzymywać je inż. Józef Oleksiak — główny konstruktor rodziny rolniczych Dromaderów. Z tego wzięły się nowe cele — samoloty rolnicze, aeroklubowe, szkolne, pasażerskie, dyspozycyjne.

— Inżynier nie jest od wypełniania formularzy — kontynuuje Krzysztof. On formułuje cel i musi wiedzieć czego chce. Musi przewidywać korzyści i zdawać sobie sprawę, że znajdujemy się w określonym układzie o określonych możliwościach. Uwzględniając to wszystko, zobaczyliśmy taki cel dla nas — w M-20 i M-26.

Temat PZL M-20 Mewa rozpoczął się od rozmów z amerykańską firmą Piper Aircraft Corp. i współpracy trwającej dokładnie 8 lat, począwszy od czerwca 1977. Konkretne prace nad dostosowaniem struktury samolotu Piper Seneca II do sześciocylindrowych silników Franklin, których produkcję uruchomiono w Polsce, rozpoczęto w 1978. Pierwszy prototyp M-20 wykonał lot 25 lipca 1979, a w trzy lata później samolot uzyskał certyfikat w wersji pasażerskiej i sanitarnej. Niestety, w dwa lata później wstrzymano jego produkcję. Motywy: kryzys w polskiej gospodarce, brak dewiz, głównie na zakup awioniki i niektórych instalacji, np. odlodzeniowej.

— Sądziliśmy, że doszliśmy do ściany — wspomina Krzysztof Piwek. Ale wiedzieliśmy, że musimy coś zrobić, aby ominąć przeszkody. Przecież robiliśmy swoją robotę porządnie, etap po etapie.

Wstrzymanie produkcji Mewy nie oznaczało przerwania prac konstrukcyjnych nad tym samolotem. W 1981 zespół prowadzony przez Krzysztofa Piwka rozpoczął pracę nad PZL M-26 Iskierką. Bazę stanowiły wstępne wymagania techniczne na samolot szkolno-treningowy dla wojska i aeroklubów. W 1983 powstał projekt wstępny samolotu. Wkrótce zbudowano prototypy — dwa lotne i jeden do prób statycznych. Pierwszy oblatano 15 lipca 1986, z silnikiem Franklin zdjętym z Mewy.

Wiosną ubiegłego roku w WSK PZL Rzeszów zabudowano na silniku instalację niezbędną do wykonywania lotów odwróconych, a w tym roku silnik przeszedł pomyślnie próby na obrotowej hamowni w CSRS. Funkcjonalnie i osiągowo pierwszy prototyp Iskierki jest odpowiednikiem Zlinów 42, 43, 142. Obecnie jest w fazie państwowych prób w locie. Drugi prototyp, z akrobacyjnym silnikiem Lycoming o mocy 220 kW (300 KM) ma rozbudowaną awionikę (radiokompas, żyrobusola, radiostacja, przewidziany odbiornik radiowo-nawigacyjny, radiowysokościomierz), zdwojone zbiorniki paliwa, dwa punkty podwieszeń pod skrzydłami. Oblatano go 24 czerwca ubiegłego roku. Los programu zależy w tej chwili od realizacji prac nad silnikiem Franklin, a zwłaszcza nad uzyskaniem jego wersji akrobacyjnej, określenia żywotności i wdrożenia do produkcji w Dębicy.

A Mewa? W 1983 zespół Piwka opracował koncepcję M-20.02 wykorzystującą wyposażenie istniejące w kraju, w RWPG lub uruchamiane od podstaw. Na przykład: odbiornik radiowo-nawigacyjny (IL Warszawa), instalacja odlodzeniowa pneumatyczna (Lot, Kunovice), elementy hydrauliki, m.in. pompa, hamulce, dźwigniki, zawory (PZL Hydral Wrocław), śmigło US-134 (WSK PZL Warszawa Okęcie), autopilot (Politechnika Rzeszowska i WSK PZL Mielec), selektor sygnałów akustycznych, obrotomierz, licznik motogodzin, sygnalizatory temperatury, ciśnienia, dźwiękowe (OBR SK Mielec). Do budowy prototypu wykorzystano ostatnią z 9 wyprodukowanych Mew. Zabudowano w niej całkowicie krajową instalację elektryczną (później zastosowano te same rozwiązania w Iskierce). Ten prototyp oblatano 10 października 1985. Obecnie kończy on próby w locie m.in. dzięki WSK PZL Rzeszów, która dostarczyła silniki po przeglądach. Są też w Mielcu oryginalne, amerykańskie Continentale, z którymi to silnikami przejściowo zaoferowano Mewę pragnąc zmniejszyć lukę czasową przy przejmowaniu produkcji Franklinów z WSK PZL Rzeszów przez dębicki WUCh.

Na Mewę są pierwsi krajowi odbiorcy: KGHM — Lubin i Huta Stalowa Wola. Samolotem zainteresowali się też Czesi i Węgrzy. Rozmowy, zakończone spisaniem porozumienia, przeprowadzono w ubiegłym roku z brytyjską firmą Aircraft International. Zaproponowała ona dystrybucję samolotów na Zachodzie. Swoje zrobił również Międzynarodowy Salon Lotniczy w Paryżu — 1987. Zadecydowano o wznowieniu produkcji PZL M-20 Mewa.

Sześciomiejscowa, dwusilnikowa Mewa oraz dwumiejscowa, jednosilnikowa Iskierka są zunifikowane — taki sam zespół napędowy; instalacje: elektryczna, radiowa i hydrauliczna; wspólne zespoły: podwozie, usterzenie, lotki; skrzydła zbudowane ze wspólnych części; ten sam typ konstrukcji kadłubów. Korzystają z tej samej bazy serwisowej i tych samych części zamiennych. Zaletą jest szeroki wybór funkcji użytkowych, poczynając od szkolenia podstawowego, szkolenia w akrobacji, selekcyjnego szkolenia pilotów wojskowych, szkolenia pilotów-kandydatów dla lotnictwa komunikacyjnego, aż do realizacji funkcji ściśle użytkowych, czyli przewozu pasażerów i transportu sanitarnego.

Niespełna 40-letni mgr inż. Krzysztof Piwek, po 16 latach pracy w OBR SK Mielec mówi dziś, że ma „trochę komfortu psychicznego". Ale używa tylko liczby mnogiej i form bezosobowych — mówi: my, zespół. Jednak nie jest tylko trybem „dużej maszynki" o nazwie WSK PZL Mielec. Sam stał się doskonałą „maszynką do robienia dużych, ciekawych rzeczy".

KTJ

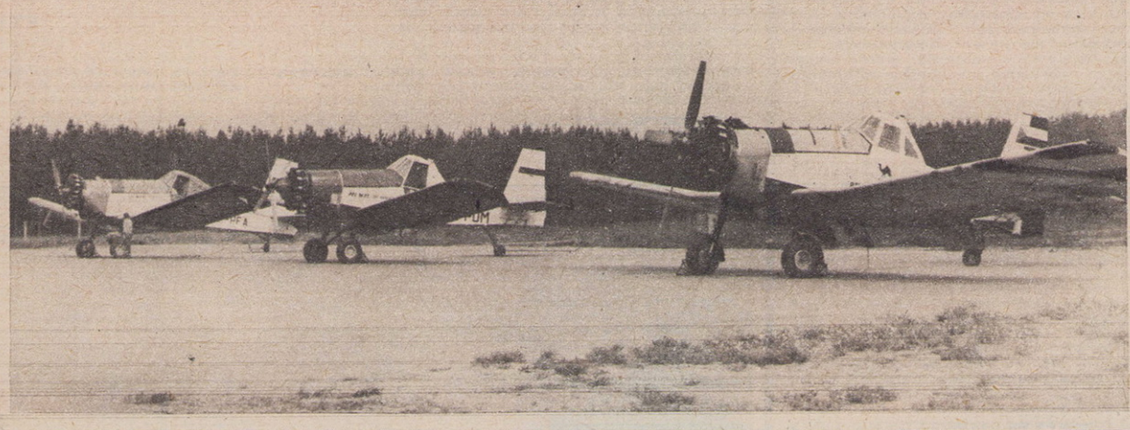
Tak dziękował mgr inż. K. Piwek, główny konstruktor Iskierki, pilotowi inż. Zygmuntowi Osakowi, który oblatał ten samolot. **Zdjęcie: WSK PZL Mielec**

PRODUKCJA PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW LOTNICZYCH w MIELCU

(Samoloty, szybowce 1939 • 1945—1988)

Produkcja w latach	Typ	Przeznaczenie	Konstruktor, konstruktor prowadzący	Stan wyrobu	Numer fabryczny	Znaki rejestracyjne	Data oblotu	Pilot doświadczalny, załoga
1939	PZL-37 Łoś	B	Jerzy Dąbrowski Piotr Łukicki	s	72.193		1939-07-04	Jerzy Widawski Cezary Wieczorek
1945	PZL S-1	SL	Eugeniusz Stankiewicz	p	45.001		1945-11-15	Piotr Kondratienko
1947-1948	LWD Szpak-4T	TD	Tadeusz Sołtyk	s	47.002	SP-AAP	1948-01-05	Ludwik Lech
1947-1948	CSS-10A	SZ	Franciszek Misztal Stanisław Lassota	p	48.003	SP-AAP	1948-09-03	Ludwik Lech
1948	CSS-13 /Po-2/	SZ	N. Polikarpow Stanisław Lassota Roman Sznee	p	48.013	SP-AKZ	1948-12-15	Ludwik Lech Kazimierz Tyrlik
1949	CSS-10C	SZT	Franciszek Misztal Stanisław Lassota	p	48.014	SP-BAK	1949-03-25	Ludwik Lech Roman Lewandowski
1949-1951	CSS-13 /Po-2/	SZ	N. Polikarpow Stanisław Lassota	s	49.015	SP-AMO	1949-09-02	Ludwik Lech Roman Lewandowski
1950-1957	IS-A Salamandra 49	sp	Wacław Czerwiński Zygmunt Mizera	s	107	SP-1152	1951	
1951	LWD CSS Junak-2	SZT	Tadeusz Sołtyk Jerzy H. Teisseyre	s	N-1		1949-07-12	Mieczysław Miłosz Mieczysław Zieliński
1952	Lim-1 /MiG-15/	M	A. Mikojan, M.Gurewicz Zygmunt Szczeciński + z	m	11341		1952-07-17	Zygmunt Ostrowski
1952-1954	Lim-1	M	jw.	s	1A02001		1953-01-08	Zygmunt Ostrowski
1954	Lim-2 /MiG-15bis/	M	jw.	m	1B001-01		1954-07-11	Leszek Strąk
1954-1956	Lim-2	M	jw.	s	1B001-06		1954-09-22	Zygmunt Korab
1956	Lim-5 /MiG-17F/	MS	jw.	m	1C00-03		1956-09-16	Michał Skowroński
1956-1960	Lim-5	MS	jw.	s	1C02-01		1956-12-16	M.Skowroński, L.Strąk
1956-1957	PZL S-4 Kania 2	H	Eugeniusz Stankiewicz Włodzimierz Kiryluk + z	p		SP-PAA	1957-09-12	Tadeusz Gołębiewski
1957-1958	PZL M-2	SZT	Stanisław Jachyra + z	p		SP-PAC	1958-06-26	Tadeusz Gołębiewski
1958	PZL M-3 Pliszka	st	Zdzisław Żok + z	p	I/1	SP-2064	1959-03-20	Sławomir Makaruk
1958-1961	TS-8 BII Bies	SZT	Tadeusz Sołtyk Wacław Pietrzak + z	s	1B0101		1958-08-23	Tadeusz Gołębiewski
	TS-8 BIII Bies	SZT	jw.	s				
1958	PZL M-2	SZT	Stanisław Jachyra + z	p		SP-PBA	1958-09-13	Tadeusz Gołębiewski
1957-1958	PZL S-4 Kania 3	H	Eugeniusz Stankiewicz Włodzimierz Kiryluk Tadeusz Grzybowski	p	02	SP-PBB	1958-09-19	Tadeusz Gołębiewski
1958-1960	Lim-5P /MiG-17PF/	MP	A.Mikojan, M.Gurewicz Zygmunt Szczeciński + z	s	1D01-01		1958-11-18	Zygmunt Korab
1959-1963	Lim-5 CM	MS	Felike Borodzik + z	d	CM10-30		1959-1960	Zbigniew Słonowski
1959...	An-2	WZ	O. Antonow	m	1G0102	SP-AND	1960-10-23	Tadeusz Gołębiewski
1959...	An-2T	T	jw.	s	1G0104		1960-12-08	Zbigniew Słonowski
1960-1961	Lim-5M	MS	Felike Borodzik + z	s	1F01-01		1960-11	
1960	PZL M-3 Pliszka 60	ss	Zdzisław Żok + z	p	I/3	SP-1980	1960-03-05	Zbigniew Winnicki
1960-1962	Lim-6	MS	Felike Borodzik + z	s	1J04-01		1961-04	
1960-1961	PZL M-4 Tarpan	SZT	Tadeusz Stępczyk Janusz Olenderek + z	p		SP-PAW	1961-09-07	Tadeusz Gołębiewski
1961...	An-2R	R	O. Antonow	s	1G0503		1961-04	
1961	PZL M-3 Pliszka bis	sta	Zdzisław Żok + z	p	1/4	SP-2244	1961-05-13	Zbigniew Winnicki
1962...	An-2M	W	O. Antonow	s	CCCP-09127		1962-08-28	Zbigniew Słonowski
1962...	An-2TD	TDT	jw.	s	1G2511	SP-ANC	1962-09	
1962-1964	Lim-6 bis	MS	Felike Borodzik + z	u	1J04-07		1962-10	
1969	Lim-6 bis	MS	jw.	s	1J05-01			
1962...	An-2TP	SA	O. Antonow	s	1G2621		1962-12-15	
1961-1987	TS-11 Iskra TS-11 Iskra Bis	SZT	Tadeusz Sołtyk	s	1H01-01		1963-11-07	Zbigniew Słonowski Tadeusz Prożych
1960-1964	PZL M-4P Tarpan	SZT	Tadeusz Stępczyk Janusz Olenderek	p	I/3	SP-PAK	1964-07	Tadeusz Gołębiewski
1967	TS-11 Iskra Bis H	SZT	Tadeusz Sołtyk	s	1H03-26		1967-06-06	Michał Skowroński
1968	TS-11 Iskra 100	SZT	jw.	p	H03-30		1968-06-26	Michał Skowroński
1968...	An-2P	P	O. Antonow	s	1G10101		1968-12-30	
1969	TS-11 Iskra Bis B	SZT	Tadeusz Sołtyk	s	H05-01		1969-08-27	Michał Skowroński
1970	An-2PD-6 /PK/	D			1G11770		1970-08-11	
1972	An-2PD 5	D					1972	
1970-1972	TS-11 Iskra BR	SRB	Tadeusz Sołtyk	p	4H08-23		1972-06-22	Michał Skowroński
1972-1973	TS-11 Iskra SB TS-11 Iskra Bis D	SZB	jw.	p	3H07-20		1973-09-19	Stanisław Wasil
1972-1973	PZL LLM-15	R	R. Izmaiłow Kazimierz Gocyła	l	XM-15		1973-05-27	Ludwik Natkaniec
1973-1974	PZL M-15-00	R	jw.	p/I	1SP01-02		1974-01-09	Tadeusz Gołębiewski
1973...	An-2G	G	O. Antonow	s	1G15513	SP-DNR	1974-03-24	
1969-1975	TS-11 Iskra 200	ROZ	Tadeusz Sołtyk	p	2H05-30		1975-04-18	Michał Skowroński
1973-1981	PZL M-15-00	R	R. Izmaiłow Kazimierz Gocyła Jerzy Kieroński	s	1S002-01		1975-04-25	Tadeusz Gołębiewski
1974...	An-2PF	F	O. Antonow	s	1G15901	SP-TBA	1974-10-21	
1974...	An-2PR	RT	jw.	s	1G15944	SP-TVN	1975-02-08	Stanisław Ratusiński
1975...	TS-11 Iskra Bis C	ROZ	Tadeusz Sołtyk	s				
1974-1975	PZL M-15-00	RSZ	R. Izmaiłow Kazimierz Gocyła	p	1S001-04		1975-12-30	Andrzej Pamuła
1976-1981	PZL M-15-40	RSZ	R. Izmaiłow Kazimierz Gocyła Jerzy Kieroński	s	1S006-01		1976-07-19	Adam Gruba
1974-1976	PZL M-18 Dromader	R	Józef Oleksiak	p/I	1ZP01-02	SP-PBW	1976-08-27	Andrzej Pamuła
1976-1981	PZL M-15-03	R	R. Izmaiłow Kazimierz Gocyła Jerzy Kieroński	p/I p/II	1S006-02 1S006-03		1976-08-23 1976-10-09	Stanisław Wasil Tadeusz Podlecki
1975-1976	PZL M-18 Dromader	R	Józef Oleksiak	p/II	1ZP01-03	SP-PBZ	1976-10-02	Tadeusz Gołębiewski
1972-1977	PZL M-17	SPO	Edward Margalski Zbigniew Paturski + z	p	1TP01-02	SP-PEM	1977-07-07	Stanisław Wasil
1977-1984	PZL M-18 Dromader	R	Józef Oleksiak	s	1Z001-01	SP-PSV	1978-04-14	Tadeusz Gołębiewski
1978...	PZL M-18 Dromader	POŻ	jw.	s	1Z001-05	SP-PBT	1978-09-07	Tadeusz Gołębiewski
1977-1979	PZL M-20 Mewa	D	Piper A. Co. Krzysztof Piwek + z	p	1AHP01-01	SP-PKA	1979-07-25	Tadeusz Pakuła
1978-1985	PZL M-20-01	DS	jw.	s	1AH002-02	SP-PKE		
1980...	TS-11 Iskra Bis DF	SZR	Tadeusz Sołtyk	s			1981	
1981-1982	PZL M-18A Dromader	R	Józef Oleksiak	p	1Z004-05	SP-ZUK	1982-01-15	
1982	PZL M-21 Mini	R	Jarosław Rumszewicz	p/I p/II	1ALP01-01 1ALP01-02	SP-PDM SP-PDN	1982-07-18 1985-03	Tadeusz Pakuła
1984...	PZL M-18A Dromader	R	Józef Oleksiak	s			1984-03	
1982-1984	An-28	PT	O. Antonow Ryszard Strusiński Czesław Kolisz Henryk Pilawski + z	p	1AJ001-02		1984-07-22	Tadeusz Pakuła Władimir Tierski Zygmunt Łapa Walery Mariejew
	PZL I-22	SZD	Alfred Baron Kazimierz Gocyła Kazimierz Kita + z	p	1ANP0102		1985-03-05	Ludwik Natkaniec
1984-1985	PZL M-20-02	D	Krzysztof Piwek + z	s			1985-10-10	
1985	PZL M-26 Iskierka	SZT	jw.	p/I p/II		SP-PIA SP-PIB	1986-07-18 1987-06-24	Zygmunt Osak Zygmunt Osak
1986...	PZL M-24 Dromader Super	R	Józef Oleksiak	p	1AKP01-02	SP-PFA	1987-07-20	Andrzej Pamuła
1988	PZL M-18 AS Dromader	SZ	jw.	s	1Z014-12	SP-PBO	1988-03-21	Henryk Bronowicki

OBJAŚNIENIA. Rubryka trzecia - przeznaczenie: samoloty: B - bombowy, D - dyspozycyjny /salonka/, DS - dyspozycyjny, sanitarny, F - fotogrametryczny, G - geofizyczny, H - holowniczy, M - myśliwski, MP - myśliwsko-przechwytujący, MS - myśliwsko-szturmowy, P - pasażerski, POŻ - pożarniczy, PT - pasażersko-transportowy, R - rolniczy, RL - rolniczy - latające laboratorium, ROZ - rozpoznawczy, RSZ - rolniczy-szkolny, RT - radiowotelewizyjny, SA - sanitarny, SL - szkolno-łącznikowy, SPO - sportowy, SRB - szturmowy rozpoznawcze-bombowy, SZ - szkolny, SZB - szkolno-bojowy, SZR - szkolno-rozpoznawczy, SZT - szkolno-treningowy, T - transportowy, TD - turystyczno-dyspozycyjny, TDT - transportowo-desantowy, W - wodnosamolot, WZ - wielozadaniowy; szybowce: sp - przejściowy, ss - szkolny, st - treningowy, sta - treningowo-akrobacyjny; rubryka czwarta - na pierwszym miejscu wymieniono konstruktora /jednego, dwóch lub trzech/, następnie konstruktora prowadzącego wraz z zespołem /+ z/, jw. - jak wyżej; rubryka piąta - stan wyrobu: d - doświadczalny, l - latające laboratorium, m - montaż z zespołów dostarczonych z ZSRR, p - prototyp, p/I - prototyp pierwszy, p/II - prototyp drugi, s - produkcja seryjna, u - przebudowa samolotów Lim-6; rubryka ostatnia - w przypadku samolotów wielomiejscowych podano załogę 2-, 3- lub 4-osobową.



KONSTRUKCJE NIE ZREALIZOWANE

Konstrukcje lotnicze, które w Państwowych Zakładach Lotniczych w Mielcu planowano produkować lub projektowano w 1939 oraz w latach 1945—1979.

PZL-46 Sum (lipiec-sierpień 1939 — Stanisław Prauss); samolot rozpoznawczo-bombardujący; etap uruchomienia produkcji seryjnej przerwał wybuch wojny.

Ikar-1 (1945—1946 — Stanisław Lassota i Marian Wasilewski); motoszybowiec jednomiejscowy; projekt czterech wersji.

CSS-10B (1948 — Franciszek Misztal i S. Lassota); samolot szkolno-treningowy; dwumiejscowy dolnopłat; wykonano makietę.

G-1 (Jak-17) samolot myśliwski o napędzie odrzutowym (1950—1951 — Aleksander Jakowlew). Pod kierunkiem inż. Stanisława Lipińskiego, szefa grupy wydzielonej, opracowano dokumentację konstrukcyjno-technologiczną i rozpoczęto montaż 5 egzemplarzy.

G-2 (Jak-23) samolot myśliwski o napędzie odrzutowym (pierwsza połowa 1951 — A. Jakowlew); pod kierunkiem inż. S. Lipińskiego opracowano dokumentację konstrukcyjną i wykonano rysunki.

PZL M-1 (1956 — Stanisław Jachyra) samolot akrobacyjny oraz treningowy, jednomiejscowy dolnopłat, konstrukcji metalowej, z wciąganym podwoziem; projekt.

PZL M-5 (1958—1960 — S. Jachyra); samolot szkolno-treningowy, dwumiejscowy dolnopłat, konstrukcji metalowej; projekt.

PZL M-6. Oznaczenie zarezerwowane dla polskiej modyfikacji samolotu Lim-5; nie zostało wykorzystane.

PZL M-7 (1959—1960 — Anatoliusz Inowolski); samolot naddźwiękowy, szkolno-treningowy, dwumiejscowy, konstrukcji metalowej bez statecznika poziomego, z płatem delta o układzie pośrednim między dolnopłatem i średniopłatem, z wciąganym podwoziem; projekt, wykonano makietę drewnianą w zmniejszonej skali i przekazano do badań w Instytucie Lotnictwa w Warszawie.

PZL M-8 Pelikan (Zdzisław Żok i Andrzej Kowalski); szybowiec wyczynowy konstrukcji metalowej, dwumiejscowy, przeznaczony do szkolenia, projekt; wykonano model szybowca oraz makietę kabiny wyposażoną w fotele, sterownice, dźwignie napędowe i tablicę przyrządów pokładowych.

PZL M-9 Ziemowit (1959—1960 — S. Jachyra, Adam Borowski i Marek Augustynik); samolot szkolno-treningowy, dwumiejscowy, konstrukcji metalowej, o napędzie odrzutowym, z wciąganym podwoziem, projekt.

PZL M-10 (1959—1960 — A. Inowolski); samolot wielozadaniowy, konstrukcji metalowej; projekt, wersje: pasażerska (18 miejsc), towarowa, rolnicza, pożarowa, sanitarna, desantowa, fotogrametryczna i geofizyczna.

PZL M-11 (1961 — Telesfor Myszka i S. Jachyra); samolot wielozadaniowy klasy aerofurgonetki, projekt.

PZL M-12 (1961—1962 — Alfred Baron); samolot rolniczy dwumiejscowy, górnopłat konstrukcji metalowej, dwusilnikowy, kadłub z belką ogonową i podwójnym usterzeniem pionowym, projekt.

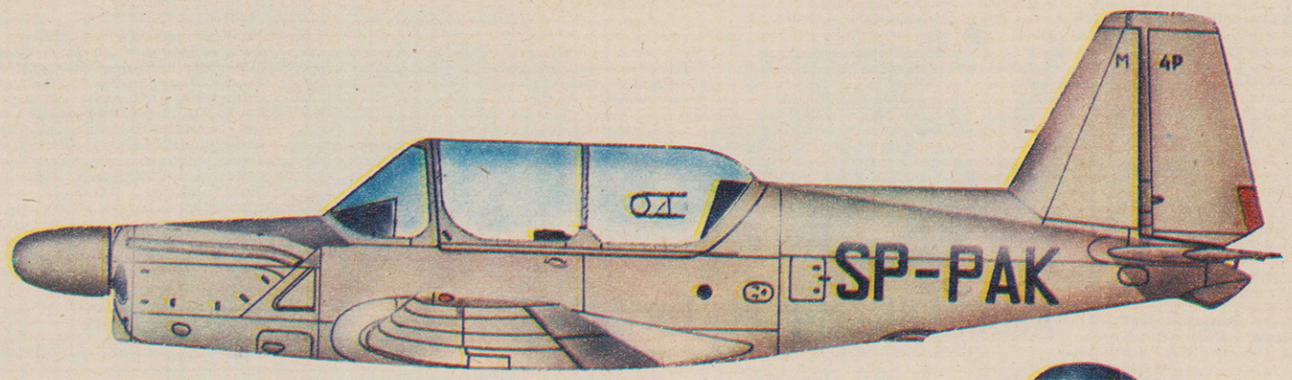
PZL M-12A (1963—1964 — A. Baron); samolot wielozadaniowy, projekt, wersje: pasażerska, towarowa, sanitarna, fotograficzna, desantowa; możliwość użytkowania w warunkach polarnych i na wodzie.

PZL M-13 (1961—1962 — T. Myszka); samolot pasażerski (24—32 miejsca) konstrukcji metalowej, z napędem turbośmigłowym lub odrzutowym, projekt.

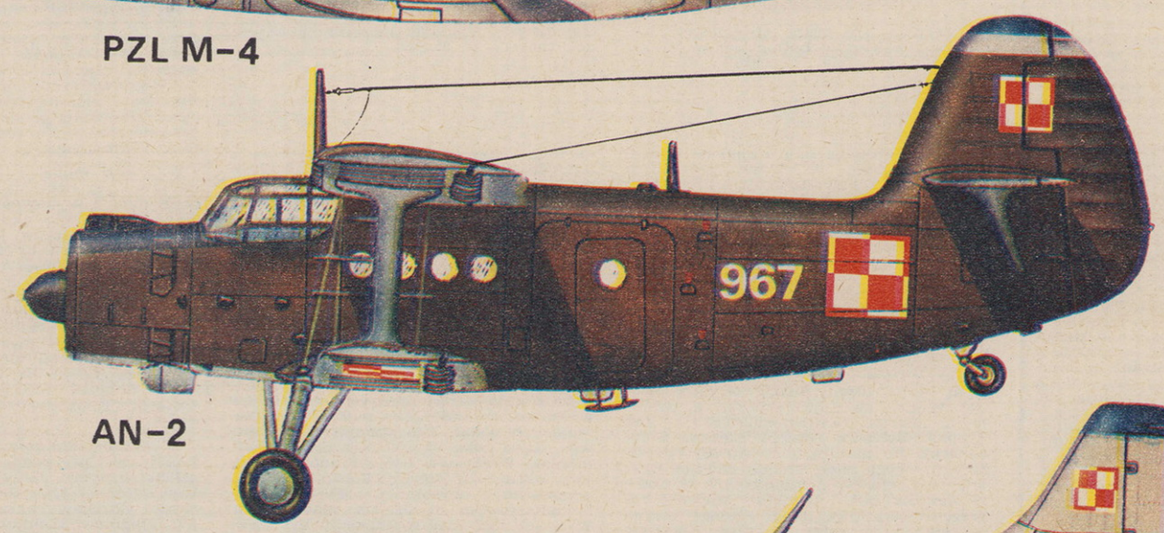
PZL M-14 (1969—1971 — Adam Borowski i Andrzej Frydrychewicz); samolot rolniczy, konstrukcja metalowa, projekt do szkolenia wersja dwumiejscowa.

PZL M-19 (1976—1979 — Piper A.-Co. — Tadeusz Widełka); samolot lokalnego transportu (34 miejsca), konstrukcji metalowej, dwusilnikowy, napęd turbośmigłowy, z wciąganym podwoziem, projekt; wersje: pasażerska, dyspozycyjna i towarowa.

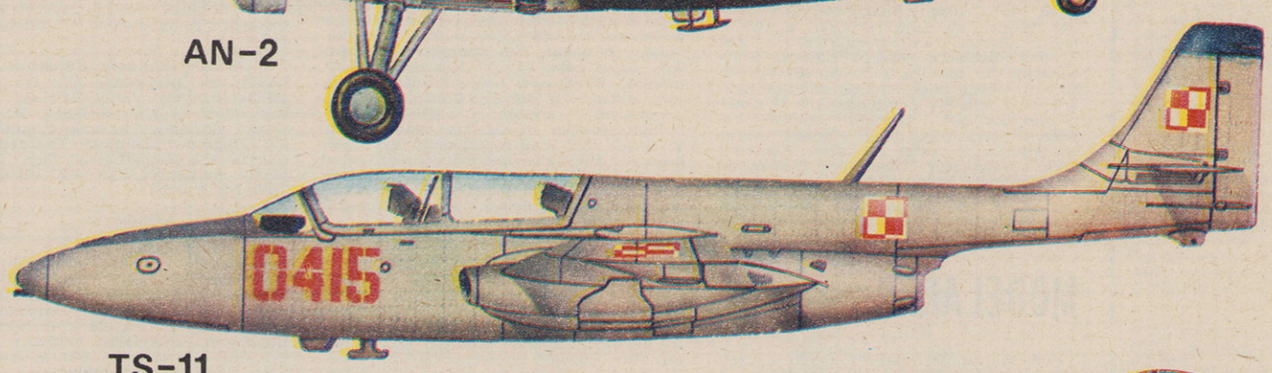
Opracował:
EDWARD MICHOCKI



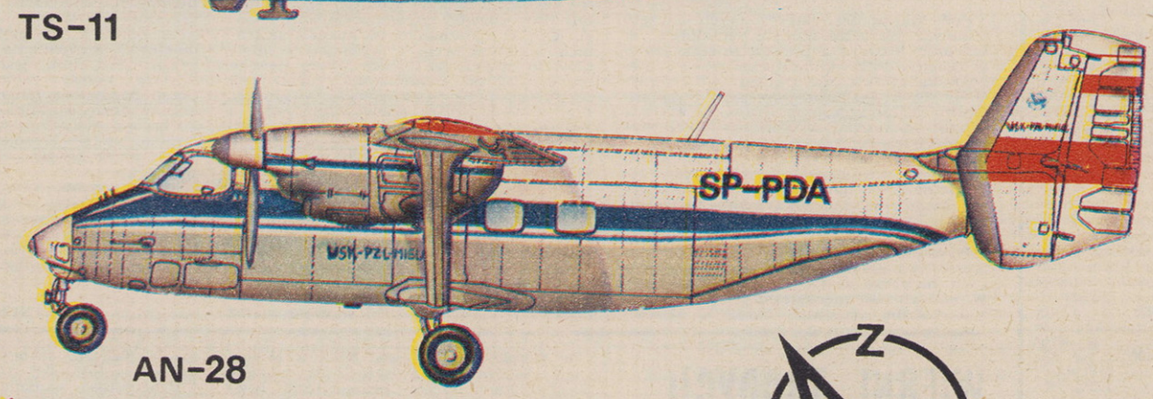
PZL M-4



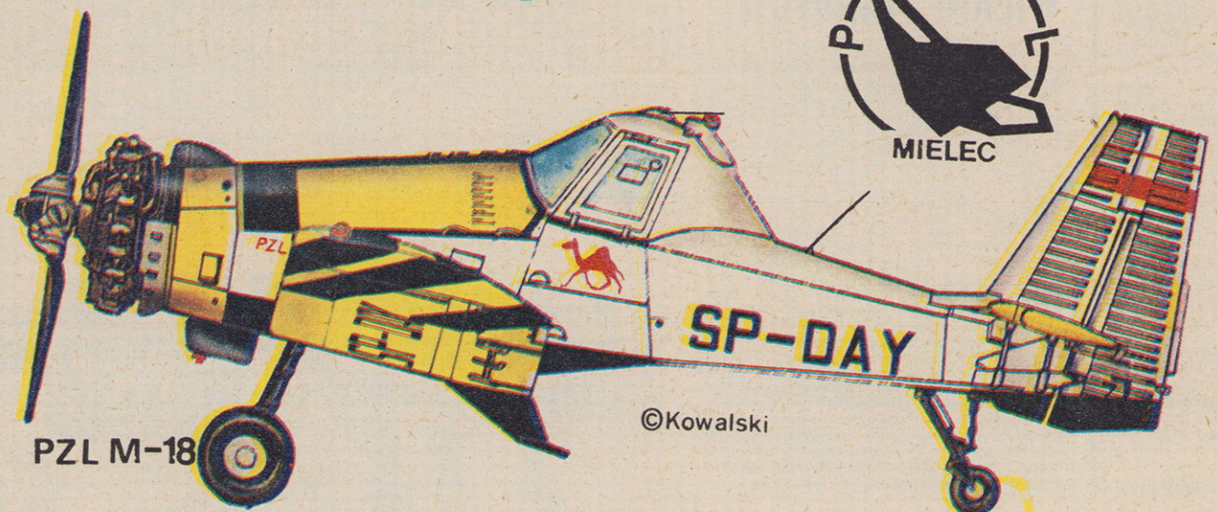
AN-2



TS-11



AN-28



PZL M-18

MIELEC

Rysował: TOMASZ J. KOWALSKI

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktór naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**.

Stale współpracują: **Bolesław Gaczkowski** (Aerokluby), **Bernard Koszewski**.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 910 zł, półrocznie — 1 820 zł, rocznie — 3 640 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto NBP XV Oddział w Warszawie nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje **Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.**

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1988-08-19.
Zam. 1734. U-6.
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X.

AEROKLUB MIELECKI (1946-1988)

7 sierpnia 1946 grupa entuzjastów lotnictwa z Zakładów Lotniczych w Mielcu powołała do życia Aeroklub Mielecki. Członkami byli: pilot Mirosław Komisarczyk, dyrektor techniczny zakładu — Marian Suczycki, Kazimierz Tyrlik, Bolesław Szymborski oraz Mieczysław Działowski. W tamtych trudnych, powojennych latach trzeba było najpierw zdobyć sprzęt latający. W czynie społecznym naprawiono zdewastowany, drewniany hangar lotniczy. W dwupokojowym mieszkaniu zorganizowano pracownię modelarską. Odbywały się tam także zajęcia szkoleniowe oraz urzędował zarząd aeroklubu. Pierwsze wyposażenie lotnicze stanowiły dwa samoloty typu Piper Cub, jeden Po-2 oraz dwa szybowce SG-38 i Grunau Baby.

Sekcja Lotnicza rozpoczęła początkowo działalność pod kierownictwem prezesa AM Mirosława Komisarczyka, a później — instruktora Ludwika Lecha. Pierwszym instruktorem Sekcji, Szybowcowej był Mieczysław Lewandowski, a pierwszymi instruktorami modelarstwa — Jan Rzepka, Bolesław Gudz i Tadeusz Gołębiewski. Do pierwszej sportowej rywalizacji mieleccy piloci stanęli podczas Krajowych Zawodów Samolotowych w Łodzi 15 sierpnia 1948. Aeroklub Mielecki reprezentowały trzy załogi, załogę pierwszą stanowili: pilot Mirosław Komisarczyk i nawigator Mieczysław Działowski na samolocie Piper Cub.

13 maja 1953 instruktor samolotowy, spadochronowy i modelarstwa — Tadeusz Gołębiewski wykonał pierwszy skok spadochronowy w Mielcu. 22 września 1956 Stefan Furmaniak w nocnym skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu — 2 760 m — ustanowił rekord Polski. Za wyczyn ten został uhonorowany tytułem i odznaką Mistrza Sportu. W 1957 Stefan Furmaniak ustanowił rekord świata w nocnym skoku z wysokości 4 100 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

Z inicjatywy prezesa AM Kazimierza Tyrlika 2 maja 1959 zorganizowano dla młodzieży zawody balonowe pod nazwą Mały Gordon Bennett, które od tego czasu organizowane są corocznie. Cieszą się one ogromną popularnością wśród mieleckich dzieci i młodzieży. Wygrywa model balonu, który poszybuje najdalej.

W czerwcu 1959 pilot AM, Stanisław Wasil na szybowcu Jaskółka wziął udział w Szybowcowych Mistrzostwach NRD zajmując 9. miejsce. W 1960 AM był jednym z najbardziej prężnych aeroklubów w Polsce. Działało przy nim 25 kół zrzeszających ponad 6 000 członków. W czerwcu tegoż roku skoczkowie Stefan Furmaniak, Władysław Ryś i Franciszek Bujacz ustanowili rekord Polski w skoku grupowym z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. W latach 1967—1978 rozgrywany był Ogólnopolski Pięciobój Spadochronowy, a od 1979 Mistrzostwa Polski w Wieloboju Spadochronowym. Na przestrzeni lat w zawodach tych mieleccy spadochroniarze zajęli wiele czołowych miejsc.

W Sekcji Szybowcowej, działającej od 1946 wyszkolono prawie 500 pilotów różnych klas. Największą liczbą godzin spędzonych w powietrzu mogą się poszczycić: Tadeusz Wusatowski, Ryszard Hasiak, Janusz Pondo. Złote odznaki z trzema diamentami zdobyli piloci: Paweł Dzida, Zbigniew Nowakowski, Tadeusz Pakuła, Stefan Danecki, Zygmunt Osak, Andrzej Tomczyk, Witold Wiśniewski i Tadeusz Wusatowski.

Sekcja samolotowa zrzesza kilkudziesięciu pilotów I, II i III klasy, w tym kilkunastu z uprawnieniami instruktorskimi. Jedynaczką wśród pilotów jest Agnieszka Nasternak. W okresie istnienia tej sekcji wyszkolono kilkuset pilotów, a kilkudziesięciu uzyskało uprawnienia instruktorskie. Wśród pilotów najwięcej godzin w powietrzu spędzili: Stanisław Wasil, Zbigniew Nowakowski, Tadeusz Pakuła. Piloci tej sekcji wielokrotnie uczestniczyli w różnych krajowych i międzynarodowych zawodach lotniczych. Członkami kadry narodowej w akrobacji samolotowej byli: Stanisław Wasil i Zbigniew Nowakowski.

Sekcja spadochronowa powstała w 1953. Jej założycielem i pierwszym instruktorem był Tadeusz Gołębiewski. W sekcji wyszkolono ponad 700 skoczków różnych klas. Uprawnienia instruktorskie uzyskało kilkanaście osób. Sekcja ta ma duże osiągnięcia wyczynowe. Wykonano ponad 30 000 skoków. Rekordzistami pod względem liczby wykonanych skoków są: Wiesław Starzec, Karol Koźbiel, Adam Oskroba i Bożena Ryś. Mielecey spadochroniarze mają w swoim dorobku kilka rekordów Polski i jeden świata — Stefana Furmaniaka.

W sekcji modelarstwa lotniczego od początku jej istnienia zbudowano ponad 20 000 modeli szybowców, samolotów i rakiet. Wyszkolono około 9 000 modelarzy oraz 45 instruktorów. Od 1978 działa Sekcja Lotniowa, której członkami-założycielami byli entuzjaści tego sportu — Jan Madej, Leszek Kłęk i Mieczysław Korol. Najmłodszą jest Sekcja Konstruktorów Amatorów, która powstała w 1980. Obecnie członkowie sekcji w kilkuosobowych zespołach budują dwa samoloty amatorskie: amerykański WD II, zmodyfikowany przez Jarosława Rumszewicza oraz RW-01 Skoczek, skonstruowany przez Jarosława Rumszewicza i Tadeusza Wiedełkę.

W okresie istnienia Aeroklubu Mieleckiego jego prezesami byli (w porządku alfabetycznym): Jerzy Belczak, Mirosław Komisarczyk, Marian Piłat, Marian Suszycki, Zdzisław Tkaczyk, Kazimierz Tyrlik, Zbigniew Winnicki. Prezesem honorowym AM jest poseł na Sejm PRL, dyrektor naczelny WSK PZL Mielec, mgr Tadeusz Ryczaj.

OLD

Zdjęcie: D. Jodkowska

MODELARZE

Pod koniec lat czterdziestych zaczęto budować pierwsze modele samolotów w schronie jednego z bloków mieszkalnych w Osiedlu PZL. Animatorem powojennego modelarstwa mieleckiego był Tadeusz Gołębiewski — późniejszy pilot doświadczalny. W zniszczonym kraju, w którym brakowało niemal wszystkiego, a o materiałach modelarskich można było tylko marzyć — umiał on sobie tylko znanymi sposobami sprowadzić je do Mielca. Jeszcze dziś, po tak wielu latach, ówcześni modelarze z wielką sympatią wspominają Tadeusza Gołębiewskiego i jego działalność.

Powstała modelarnia w szkole podstawowej na Osiedlu PZL. Kolejną stworzyli harcerze z XII Drużyny Lotniczej. W połowie lat pięćdziesiątych modelarze z aeroklubu otrzymali barak w Miasteczku Młodego Robotnika, w którym do dziś młodzi mielczanie poznają podstawy konstrukcji lotniczych. Kolejną piękną kartę w historii modelarstwa w Mielcu zapisał Stanisław Górski. W czasach, kiedy aktywnie działał, nastąpił szczególnie burzliwy rozwój modelarstwa silnikowego. Górski był znanym w kraju i za granicą konstruktorem i wykonawcą silników do modeli latających. Przez pewien okres silniczki modelarskie konstrukcji Górskiego były produkowane w mieleckiej WSK. Nosiły nazwy Jaskółka-1 i Jaskółka-2, a o ich dobrej konstrukcji i trwałości świadczy fakt, że jeszcze do dziś są używane. Prowadził on zajęcia z młodzieżą starszą, wciągnął do współpracy żonę Renatę, która zajmowała się szkoleniem najmłodszych modelarzy. W latach sześćdziesiątych Aeroklub Mielecki był organizatorem ogólnopolskich zawodów modeli latających na uwięzi. Była to propaganda modelarstwa lotniczego, bowiem zawody odbywały się w centrum miasta.

W latach późniejszych wydano zakaz rozgrywania zawodów na terenie miasta i modelarze musieli przenieść się na fabryczne lotnisko. Rozwój miasta spowodował, że barak będący siedzibą modelarni przeznaczono do rozbiórki. Mimo utrudnień, modelarze mieleccy nie zaprzestali działalności. Mają bardzo bogaty dorobek. Wielokrotnie zdobywali medale i wyróżnienia w mistrzostwach kraju. Ostatnim jest tegoroczny tytuł mistrza Polski juniorów, wywalczony przez Bogusława Miodunkę w klasie modeli szybowców. Mielecki mistrz oraz jego kolega Arkadiusz Kudła zostali powołani do kadry narodowej, która startowała w mistrzostwach świata w Lesznie Wlkp.

Wielu pracowników zatrudnionych w WSK PZL Mielec kiedyś było modelarzami, sklejali swoje samolociki z balsy, brzozy czy sosny. Wielu z nich nadal z mozołem wykonuje nowe konstrukcje modelarskie, nierzadko razem ze swymi dziećmi.

JANUSZ MAŁASZEWICZ

WIERNI TRADYCJI

4 czerwca br. Szkole Podstawowej Nr 8 w Mielcu nadano imię sierż. pil. Stanisława Działowskiego. Odsłonięto tablicę pamiątkową i otwarto Izbę Pamięci poświęconą patronowi. Przekazano szkole sztandar ufundowany przez Zakład Produkcji Lotniczej WSK PZL Mielec — opiekuna szkoły — i mieleckie społeczeństwo. Uroczystość odbyła się z udziałem władz społeczno-politycznych i administracyjnych województwa rzeszowskiego i miasta. Obecni byli członkowie rodu Działowskich. W wypowiedziach nawiązano do osoby autora i środowiska, które kontynuuje tradycję lotnicza.

Dyrektor szkoły Leszek Szelc przypomniał sylwetkę Stanisława Działowskiego, syna ziemi mieleckiej, uczestnika Bitwy o Wielką Brytanię.

Życiorys i osobowość patrona mieleckiej szkoły wielokrotnie akcentowano podczas uroczystości. Z inicjatywą nadania lotniczego patrona mieleckiej szkole wystąpił Klub Seniorów Lotnictwa w Krakowie. Aktywność seniorów lotnictwa w Mielcu i powiązanie z 50-leciem WSK PZL Mielec, doprowadziły do realizacji tego patronatu.

W Szkole Podstawowej Nr 8 w Mielcu uczy się obecnie przeszło 2 200 uczniów w 67 klasach. Grono pedagogiczne liczy 97 osób. Znaczną rolę w prawidłowym funkcjonowaniu szkoły odgrywa patronat Zakładu Produkcji Lotniczej WSK PZL Mielec, działalność komitetu rodzicielskiego i współpraca z Komitetem Osiedlowym. Dzięki nim szkoła otrzymała wystrój nawiązujący do tradycji lotniczej. Pamiątkowa tablica autorstwa E. Toczka, wykonana przez J. Madejczyka i Izba Pamięci, w której znalazły się zdjęcia oraz dokumenty związane z postacią patrona szkoły, będą służyły poznawaniu lotniczej tradycji Mielca.

Uroczystości nadania imienia szkole towarzyszył interesujący program artystyczny, do którego większość tekstów piosenek i wierszy napisał nauczyciel R. Krupa. Program nawiązywał do postaci patrona, historii Mielca i lotniczego pejzażu miasta. Uczestnicy uroczystości zapamiętali napis na budynku szkoły — „Mieleckiego gryfa z herbu on uskrzydlił, wzbił do lotu..."

J. G.

Zdjęcie: D. Jodkowska

KLUB 1:72

SAMOLOTY LIM

W Klubie 1:72 publikujemy trzeci z pięciu arkuszy planów samolotów Lim oraz uwagi o budowie modelu redukcyjnego.

Samolot MiG-17 niestety nie doczekał się wielu miniaturowych kopii. Jedynie japońska firma Hasegawa i czechosłowacka Kovozávody Prostějov opracowały model MiG-17.

W Polsce można bez większych trudności nabyć model MiG-17 PF produkcji KP. W oparciu o zamieszczone w SP plany można przebudować go na modele Lim 5—6. Korekty obrysów kadłuba, skrzydeł i usterzenia dokonujemy w oparciu o plany. Wykonując modele Lim 5—6 należy wykorzystać wlot powietrza do silnika z modelu KP MiG-15 (MiG-15 UTI).

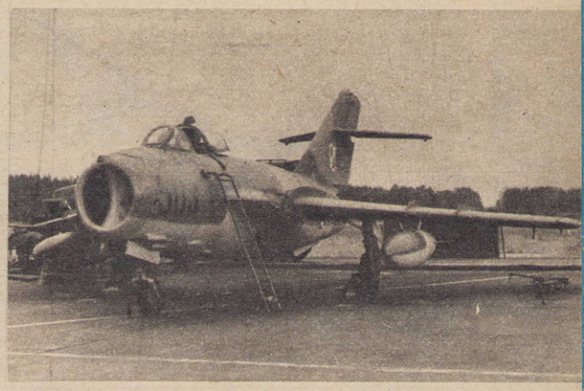
Bardziej zaawansowani modelarze mogą wykonać wklęsłe linie podziału blach i zaznaczyć widoczne wkręty (patrz plany). Nity na powierzchni modelu powinny być zeszlifowane papierem ściernym, gdyż w oryginalnym samolocie nie były one widoczne spod warstwy farby. Dodatkowe zbiorniki paliwa używane w samolotach Lim miały odmienny kształt niż stosowane w MiG 17 — zmiany na podstawie planów.

Model należy ponadto uzupełnić w drobne detale zewnętrzne.

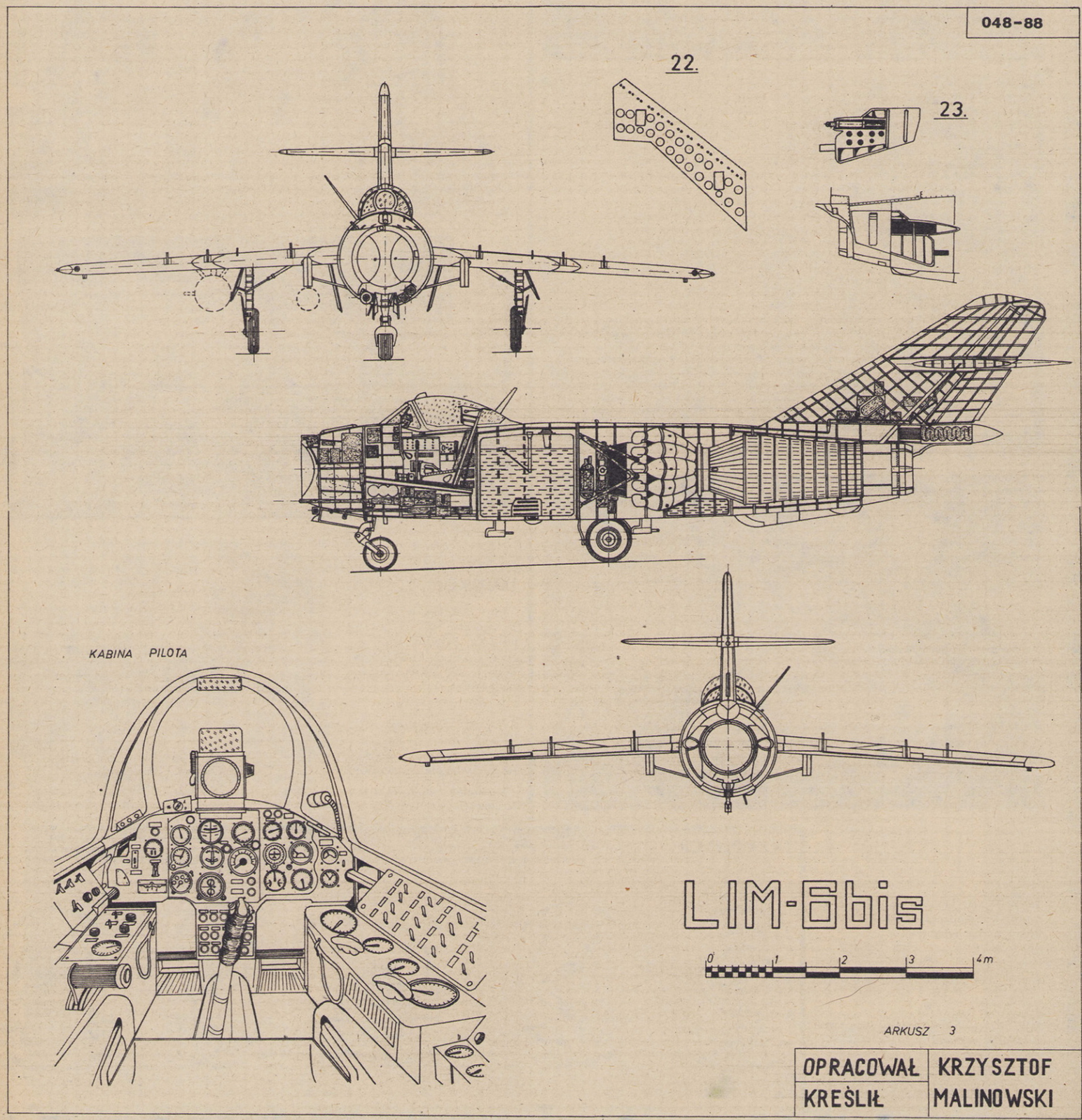
Bibliografia:

Typy Broni i Uzbrojenia nr 47, 117.
P. Butowski — Samoloty MiG (Biblioteczka SP nr 34).

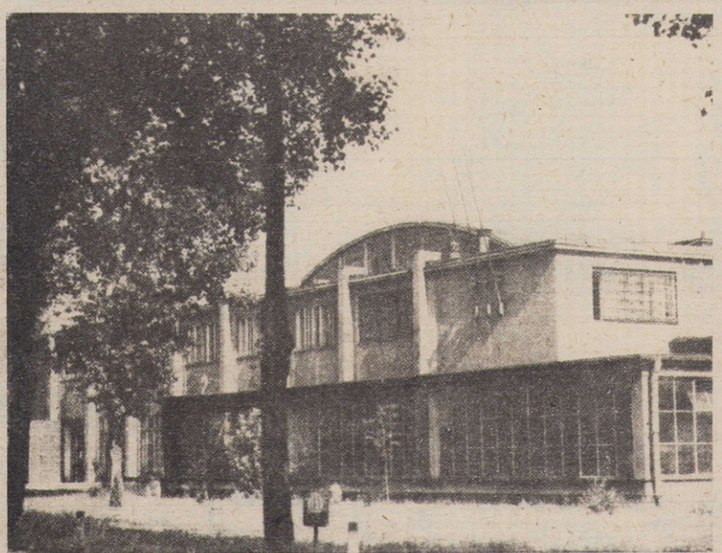
KRZYSZTOF MALINOWSKI

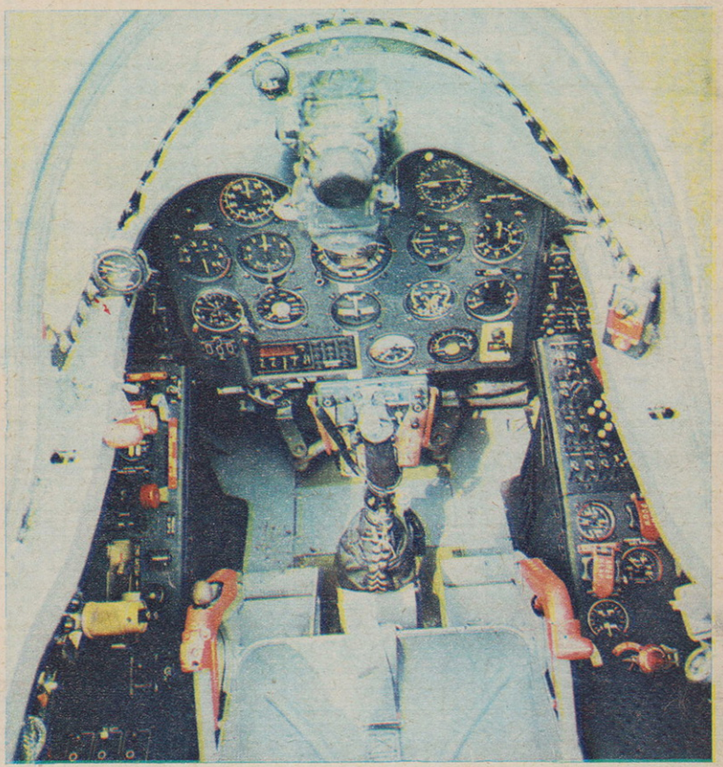


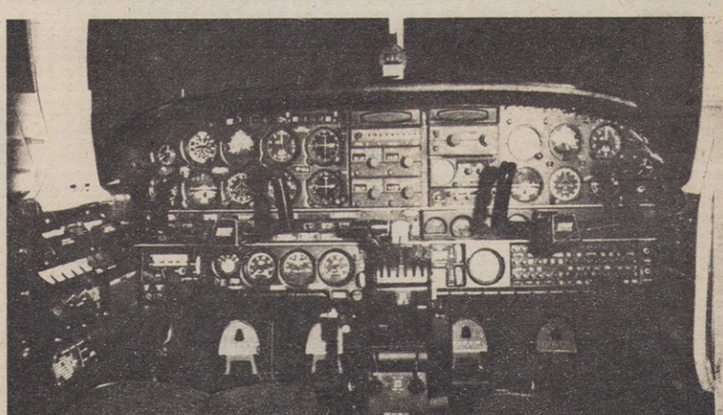
Lim-5. Zdjęcie: W. Hołyś



RAKIETĄ PO WSK PZL MIELEC



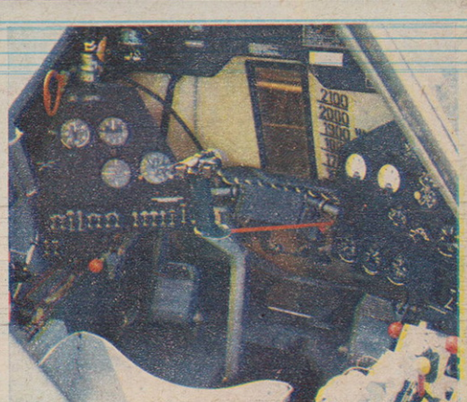




PRZYSZŁYM LOTNIKOM

Gdy będziesz miał okazję spotkać się na jakimś lotnisku z samolotami pochodzącymi z zakładu w Mielcu, to wiedz, że tak wyglądają:

- Pierwsza kabina w TS-11 Iskra (zdjęcie górne).
- Kabina załogi w M-20 Mewa (zdjęcie środkowe).
- Kabina pilota w M-18A Dromader.



Na zdjęciach kolejno od góry:
Rzeźba symbolizująca lot, którą ustawiono przed zakładem.

•

Jedna z hal produkcyjnych wytwórni.

•

Dom Kultury wzniesiony dla pracowników zakładu.

DO KOLEKCJI

W zbiorach kolekcjonerów oznak lotniczych nie powinno zabraknąć serii z wybranymi wyrobami WSK PZL Mielec 1938—1988. Do niej należą jeszcze oznaki: ogólna jubileuszowa, z silnikiem stacjonarnym oraz z samochodem elektrycznym, a także znak fabryczny PZL Mielec.

Zdjęcia i rysunki: Lech Zielaskowski (1), PEZETEL (ZWP), Wydawnictwo WSK Mielec, archiwum.